MODELARZ



MIESIĘCZNIK LIGI OBRONY KRAJU DLA MODELARZY
ROK XX (233) ● GRUDZIEŃ 1974 R. ● CENA 4,50 ZŁ

12/1974

O WYSTAWIE WE WROCŁAWIU
pt. „Konstrukcje XXX-lecia"
piszemy na str. 24

MODELARZ

SPIS TREŚCI

CONTENS

INHALTSVERZEICHNIS

СОДЕРЖАНИЕ

KRONIKA

25 lat Wydawnictw Komunikacji i Łączności

W tym roku Wydawnictwa Komunikacji i Łączności obchodzą 25-lecie swojej działalności edytorskiej.

Głównym zadaniem powołanych do życia w 1949 roku Wydawnictw było szybkie zaspokojenie potrzeb resortu komunikacji w zakresie szkolenia i doskonalenia zawodowego pracowników. Szybki rozwój nauki i techniki w następnych latach wymagał rozszerzenia tematyki zróżnicowania typów i form nowych książek.

Obecna działalność edytorska WKiŁ wykracza poza produkcję przeznaczoną dla resortów komunikacji i łączności, obejmując publikacje z dziedziny ekonomiki transportu, motoryzacji, drogownictwa i mostownictwa, kolejnictwa, telekomunikacji i elektroniki, lotnictwa oraz publikacje o charakterze politechnicznym.

O wielkości produkcji WKiŁ w minionym 25-leciu świadczą następujące liczby. Wydano 7 tysięcy tytułów książek, 87 mln egz. łącznego nakładu, 360 mln egz. łącznego nakładu czasopism. Duży udział w tym imponującym dorobku mają współpracujące z Wydawnictwami instytucje. Są to m. in. Liga Obrony Kraju, Polski Związek Motorowy, Aeroklub PRL i inne.

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności bliskie są również modelarzom. Dzięki ich wysiłkowi ukazało się w ostatnich latach kilkanaście tytułów dla modelarzy. Wśród nich doskonała książka J. Wojciechowskiego pt. „Zdalne sterowanie modeli"; W. Schiera „Miniaturowe lotnictwo"; „Miniaturowe silniki spalinowe", „Samoloty w historii i w miniaturze"; Z. Dutkiewicza „ABC modelarstwa samochodowego"; K. Janowskiego „Modelarstwo kolejowe", itp.

Spośród 16 czasopism wielu modelarzy korzysta z takich tytułów, jak popularny tygodnik lotniczy i astronautyczny „Skrzydlata Polska", „Radioamator i Krótkofalowiec", „Sygnały", i innych.

21 października był finałem obchodów. W dniu tym dokonano otwarcia wystawy obrazującej dorobek edytorski. Na wystawie tej eksponowano również liczne modele, które wykonane zostały według publikacji tego Wydawnictwa.

Na otwarcie wystawy przybyli: przedstawiciele KC PZPR, minister Łączności i Komunikacji, przedstawiciele organizacji społecznych, wielu autorów i sympatyków Wydawnictwa.

Do zebranych przemawiał dyrektor — naczelny redaktor WKiŁ mgr Czesław Kulesza, który zapewnił, że jego zespół dołoży starań, aby jeszcze bardziej zaspokoić rosnące z każdym miesiącem potrzeby czytelnicze. Mówił też o tym, iż wydawnictwo będzie propagowało różne formy edytorskie, które pozwolą z książką bardziej trafić do młodzieży.

Publikacje opracowywane przez najlepszych autorów w nowoczesny sposób wtajemniczać będą młodzież w arkana współczesnej techniki.

Z okazji jubileuszu składamy Wydawnictwom życzenia dalszych opracowań książek, służących podnoszeniu kultury technicznej, szczególnie wśród naszej młodzieży.

S. Smolis





Na wystawie z okazji 25-lecia WKiŁ oprócz książek modelarskich znalazły się również liczne modele

Na otwarcie wystawy przybyło wielu autorów, a wśród nich popularyzatorzy „małego lotnictwa": mgr inż. Wiesław Schier (z lewej) i mgr inż. Andrzej Glass.

fot. B. KOSZEWSKI

NAJLEPSZE ŻYCZENIA ŚWIĄTECZNE I NOWOROCZNE
WSZYSTKIM NASZYM CZYTELNIKOM
I SYMPATYKOM MODELARSTWA

składa
zespół redakcyjny „Modelarza"

NASZA OKŁADKA

2 3

Na wystawie pt. „Konstrukcje XXX-lecia" we Wrocławiu wśród licznych modeli przedstawiających nasz dorobek minionego trzydziestolecia w części centralnej wystawy eksponowany był model trawlera-przetwórni GDY-300 wykonany w skali 1:50 przez Mariana Balczuna z Wrocławia.

Fot. S. SMOLIS



Z OBRAD CENTRALNEJ

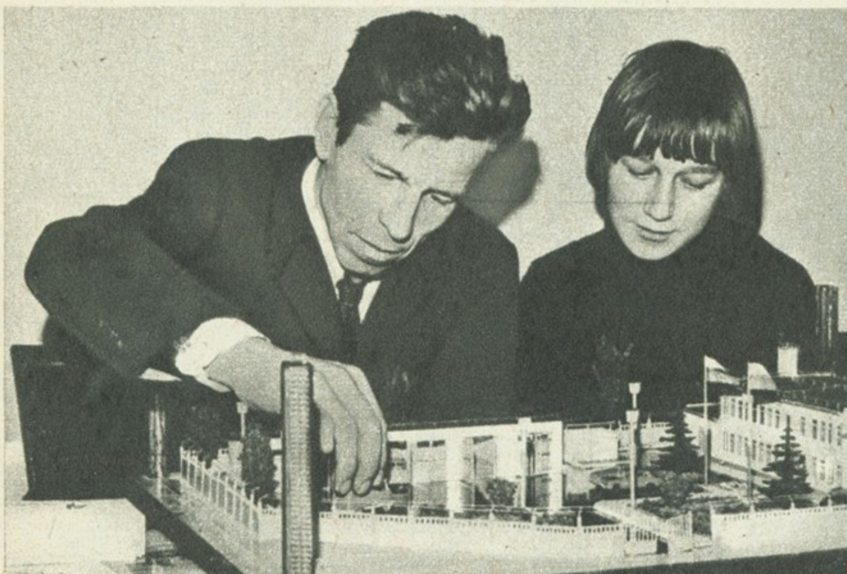
KOMISJI MODELARSTWA LOK

Było to pierwsze posiedzenie Centralnej Komisji Modelarstwa Ligi Obrony Kraju w nowym składzie. Poprzednia, zgodnie z założeniami statutowymi, działała do VI Krajowego Zjazdu LOK. Nowe władze powołały na stanowisko przewodniczącego Centralnej Komisji Modelarstwa znanego w naszej organizacji działacza ob. płk. mgr. Albina Lasonia. Do pracy w Komisji zaproszono w większości nowych ludzi, w tym również z Ministerstwa Oświaty i Wychowania, Związku Młodzieży Socjalistycznej, a także Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki. Pierwsze robocze zebranie w pełnym składzie odbyło się 14 października 1974 r. w ZG LOK w Warszawie.

Na początku przedyskutowano i przyjęto trzy ważne dokumenty, mianowicie: Ramowy regulamin określający zasady działania Komisji, perspektywiczny plan zamierzeń rozwoju modelarstwa LOK na lata 1975—1978 oraz plan pracy Komisji do końca 1975 r.

Czytelników zapewne zainteresuje plan zamierzeń i najważniejsze punkty planu pracy.

Pierwszy jest bardzo śmiały i przewiduje wzrost o ca 400 nowych modelarni rocznie, tj. średnio po jednej modelarni w każdym powiecie i mieście wydzielonym. Zakładano przy tym, że będą spełnione warunki wyjściowe do realizacji tych zamierzeń. Uregulowania dostaw nowych zestawów sprzętowo-narzędziowych i uzupełnienia istniejących oraz zabezpieczenia szkolenia i opłaty instruktorów modelarstwa, szczególnie w modelarniach szkolnych.



Najważniejsze założenia planu pracy, to wypracowanie warunków do masowego rozwoju modelarstwa, popularyzacja i szersze rozwinięcie modelarstwa przemysłowego i kolejowego, propagowanie politechnicznego wychowania młodzieży wśród społeczeństwa oraz kontynuacja starań o uznanie modelarstwa za dyscyplinę sportową.

Przy omawianiu spraw organizacyjnych rozpatrzono i podjęto szereg uchwał, z których jako najważniejsze należy wymienić:

Zweryfikowanie pierwszych 6 stopni instruktorów modelarstwa kolejowego klasy 3. Przyznano na wniosek Warszawskiego Klubu Modelarzy Kolejowych LOK uprawnienia klasy II następującym osobom: **Andrzejowi Brzozowskiemu, Zbigniewowi Busko, Tadeuszowi Dąbrowskiemu, Bogdanowi Gabrysiakowi, Januszowi Jarzębskiemu i Janowi Rogowskiemu.**

Przyjęto tymczasowy projekt programu szkolenia modelarzy kolejowych klasy III, II i I, który po pewnych przeróbkach i poprawkach zostanie rozesłany do jednostek organizacyjnych LOK.

Przyjęto z zadowoleniem do wiadomości decyzję Przewodniczącego GKKFiT o przyznaniu Jerzemu Przybyszowi z Poznania medalu „Za wybitne osiągnięcia sportowe" w dowód uznania za zdobycie tytułu mistrza Europy NAVIGA-74 w klasie modeli jachtów zdalnie sterowanych i postanowiono czynić starania, aby wybitnym działaczom modelarstwa mogły być przyznawane również medale „Zasłużonego działacza kultury fizycznej" nadawane przez GKKFiT.





Postanowiono sporządzić spis osób życzliwych modelarstwu, którzy swym autorytetem mogliby pomóc w rozwoju tej dziedziny politechnicznego wychowania młodzieży. Ich udział w realizacji uchwał Centralnej Komisji Modelarstwa LOK byłby niezwykle cenny (inicjatywa i pomoc naszych Czytelników w tym zakresie jest również mile widziana).

Uznano za konieczne intensywniejsze popularyzowanie modelarstwa w wydawnictwach LOK, w telewizji i prasie centralnej, potrzebę opracowania nowych wzorów medali dla zdobywców czołowych miejsc na mistrzostwach Polski i centralnych zawodach modelarskich LOK, które byłyby nadawane od 1975 roku.

Postanowiono, że zebrania plenarne Komisji w pełnym składzie odbywać się będą co kwartał, częściowo również na sesjach wyjazdowych do innych miast i że przy załatwianiu spraw bieżących pomagać będzie zespół członków zamieszkałych w Warszawie, który będzie się zbierał w zależności od potrzeb, nie rzadziej jednak niż raz w miesiącu.

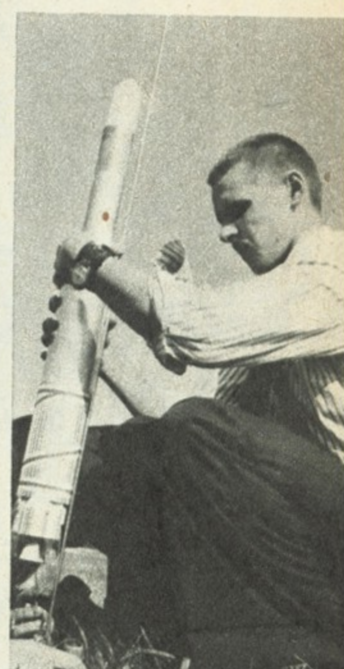
JAN MARCZAK
Sekretarz CKM LOK



1



2



3

4



5



6



MISTRZOSTWA POLSKI MODELI RAKIET

W dniach 27—28 września 1974 r. na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego odbyły się XXXIX Mistrzostwa Polski Modeli Rakiet. Były one częścią składową wielkiego „maratonu rakietowego", zorganizowanego z okazji XXX-lecia PRL. Impreza była prawdziwym przeglądem konstrukcji rakiet, nic więc dziwnego, że cieszyła się tak dużym zainteresowaniem społeczeństwa i zawodników.

Na spotkanie z zawodnikami przybyli po raz pierwszy na lotnisko: prezes Spółdzielni Pracy CHEMA z Olesina k. Mińska Maz. — dr mgr inż. Stefan Malczewski oraz jego technolodzy d/s produkcji silników rakietowych. Przez cały czas zawodów śledzili pracę silników. W trakcie spotkania z prezesem dowiedzieliśmy się o kłopotach producenta oraz o ciekawych pracach nad rozwojem silników. Informacje te naturalnie wzbudziły duże zainteresowanie zawodników.

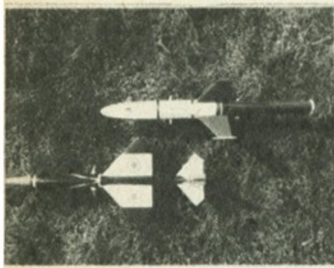
Miłym wydarzeniem było przybycie na zawody mgr. inż. Harażnego, głównego konstruktora polskich rakiet meteorologicznych serii Meteor. Miał możność porównania modeli rakiet typu Meteor z własnymi konstrukcjami. A dla modelarzy stworzono dogodną płaszczyznę do dyskusji. Przy okazji wyjaśniono wiele spornych spraw związanych z poprawnym malowaniem tych rakiet.

Dużą atrakcją było też spotkanie z pierwszymi polskimi mistrzami świata w tej dziedzinie — Zygfrydem Franckiewiczem, Zbigniewem Majchrzakiem i ze wspaniałą ich drużyną: Juliuszem Jarończykiem, Tadeuszem Kokoszewskim, Henrykiem Mellerem i Ryszardem Wróblewskim.

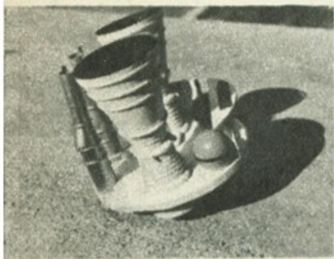
Tegoroczne mistrzostwa Polski rozgrywano w trzech kategoriach: rakietach czasowych, rakietoplanach i makietach rakiet. Aby dać równe szanse uczestniczącej młodzieży, sklasyfikowano zawodników według wieku, dzieląc ich na dwie grupy — juniorów i seniorów. Obowiązywał kodeks sportowy FAI.

Najwięcej uwagi poświęcono ocenie makiet rakiet. Na całkowitą punktację modelu makiety składały się następujące elementy oceny: A — za autentyczność i wierność dokumentacji technicznej (można było otrzymać do 50 pkt.), B — za wierność odwzorowania (do 350 pkt.) składały się oceny szczątkowe, jak np. a — wygląd zewnętrzny (do 50 pkt.), b — korpus i głowica (do 100 pkt.), c — stateczniki (do 100 pkt.), d — detale zewnętrzne (do 100 pkt.): C — stopień trudności (200 pkt.), wykonany lot (do 100 pkt.) — patrz tablica.

Oceny makiet dokonała komisja sędziowska w składzie: Edward Kurowski z ZG APRL, Lech Podgórski z Aer. Pomorskiego oraz Józef Rzepka z Aer. Bydgoskiego.



7



8



9

Ponadto do oceny lotów rakiet wykorzystano jeszcze wiele innych komisji sędziowskich. Szczególne słowa uznania kierujemy pod adresem nadzwyczaj operatywnego i miłego sędziego, a jednocześnie pracownika o największym stażu pracy w Aeroklubie Pomorskim — instruktora, pil. szybowcowego i samolotowego p. Franciszka Rutkowskiego.

A oto wyłonieni mistrzowie i wicemistrzowie:

Rakiety czasowe — w grupie juniorów
1. Andrzej Laks — Aer. Pomorski — 495 pkt.
2. Andrzej Zygadlewicz — Aer. Podhalański — 320 „
3. Jacek Mróz — „ „ — 292 „

Rakietoplany — w grupie juniorów
1. Jerzy Czop — Aer. Podhalański — 119 pkt.
2. Jacek Mróz — „ „ — 105 „
3. Zbigniew Maliszewski — Aer. Pomorski — 102 „

Makiety rakiet — w grupie juniorów
1. Bogdan Domek — Aer. Pomorski — 780 pkt.
2. Jerzy Hubka — Aer. Bielsko-Bialski — 595 „
3. Jerzy Czop — Aer. Podhalański — 555 „

Rakiety czasowe — w grupie seniorów
1. Wiesław Obrzut — Aer. Podhalański — 253 pkt.
2. Stanisław Witkowski — Aer. Pomorski — 251 „
3. Henryk Meller — „ „ — 178 „

Rakietoplany — w grupie seniorów
1. Juliusz Jarończyk — Aer. Podhalański — 153 pkt.
2. Zbigniew Januszkiewicz — Aer. Pomorski — 118 „
3. Mieczysław Twardowski — Aer. Ziemi Koszalińskiej — 105 „

Makiety rakiet — w grupie seniorów
1. Tadeusz Kokoszewski — Aer. Bydgoski — 895 pkt.
2. Zygfryd Franckiewicz — Aer. Pomorski — 875 „
3. Mieczysław Twardowski — Aer. Ziemi Koszalińskiej — 740 „

Ocenę drużyn możemy dokonać w oparciu o następującą punktację: złoty medal — 3 pkt., srebrny — 2 pkt., brązowy — 2 pkt.

I miejsce — Aer. Podhalański — 3 złote, 2 srebrne, 2 brązowe = 15 pkt.
II „ — Aer. Pomorski — 2 złote, 3 srebrne, 2 brązowe = 14 pkt.
III „ — Aer. Bydgoski — 1 złoty = 3 pkt.
IV „ — Aer. Bielsko-Bialski — 1 srebrny = 2 pkt.
V „ — Aer. Ziemi Koszalińskiej — 2 brązowe = 2 pkt.

ew.

---

1. Na podium stanęli: od lewej — Zbigniew Januszkiewicz, Juliusz Jarończyk i Mieczysław Twardowski
2. Marek Peciak i jego Bloodhound
3. Bogdan Domek — mistrz Polski ze swym modelem rakiety Europa
4. Pani Alicja Wojciechowska życzy swemu koledze udanego startu
5. Tym razem na ziemi — instr. pil. Franciszek Rutkowski w roli komisarza sportowego
6. Zbiorowe zwycięstwo: od lewej — dr Stefan Malczewski — producent silników rakietowych, Tadeusz Kokoszewski — mistrz Polski, Aleksander Tomaszewski — technolog.
7. Prześlicznie wykonane rakiety przez braci — Jerzego i Stanisława Hubke (od lewej — Bomarc Super i Robot 315)
8. Ten podzespół rakiety ma średnicę zaledwie 20 mm
9. Krzysztof Szczepanek i jego model Titan III C

fot. B. WĘGRZYN

WYNIKI W KONKURENCJI MAKIET RAKIET

Lp.	JUNIORZY		A	B a	B b	B c	B d	C	D	E	Suma pkt.	Lokata
1	Czop Jerzy — Aer. Podhalański — Thunderbird	1:10	25	15	50	50	40	160	150	65	555	III miejsce
2	Domek Bogdan — Aer. Pomorski — Europa	1:30	40	50	100	50	80	300	150	10	780	I „
3	Grzebyta Justyn — Aer. Ziemi Koszalińskiej — Meteor 2K	1:8	30	35	20	20	45	160	120	0	—	
4	Hubka Jerzy — Aer. Bielsko-Bialski — Robot 315	1:10	25	35	50	50	90	160	120	65	595	II „
5	Hubka Stanisław — Aer. Bielsko-Bialski — Bomarc Super	1:10	25	35	20	20	50	160	120	0	—	
6	Peciak Marek — Aer. Podhalański — Bloodhound	1:10	25	15	60	40	40	160	150	0	—	
7	Perdenia Sławomir — Aer. Ziemi Koszalińskiej — Saturn V	1:100	0	20	77	—	38	120	195	0	—	
8	Szczepanek Krzysztof — Aer. Podhalański — Titan III C	1:36,5	30	25	100	60	150	150	175	0	—	
9	Szuszka Jan — Aer. Bielsko-Bialski — Nike Zeus	1:20	25	15	20	20	50	140	115	10	395	IV „
10	Worek Jerzy — Aer. Bielsko-Bialski — Meteor 3	1:5	30	45	20	20	45	140	130	0	—	
	SENIORZY											
11	Franckiewicz Zygfryd — Aer. Pomorski — Saturn V	1:120	50	50	100	30	60	300	195	90	875	II miejsce
12	Głowacki Bronisław — Aer. Łódzki — Meteor 2	1:7,4	0	45	20	20	45	135	115	100	530	IV „
13	Januszkiewicz Zbigniew — Aer. Pomorski — Saturn 1 B	1:75	40	40	50	—	40	250	190	70	680	IV „
14	Jarończyk Juliusz — Aer. Podhalański — Diamant B	1:20	40	50	100	25	50	300	150	0	—	
15	Kokoszewski Tadeusz — Aer. Bydgoski — Saturn V	1:185	40	50	100	80	50	300	195	80	895	I „
16	Koliński Maciej — Aer. Łódzki — Wostok	1:50	30	40	80	—	40	230	200	0	—	
17	Kurasz Marian — Aer. Bydgoski — Meteor 2K	1:5	25	15	20	20	50	120	120	65	435	VII „
18	Twardowski Mieczysław — Aer. Ziemi Koszalińskiej — Meteor 2II	1:7	30	50	55	50	50	300	115	90	740	III „
19	Wnukowski Zbigniew — Aer. Lubelski — Meteor 2K	1:5	30	35	30	30	55	180	120	100	580	V „

1- U.S.AIR 2- FORCE

200 60 280

Skala 1:20

Uwaga:
Napis „4" ma taką samą treść jak połączone napisy „1" i „2", a wykonany jest w wymiarach dwa razy mniejszych.

Skala 1:10

54-3079

200 40 130

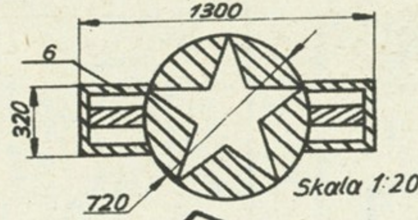
5

4

6



Uwaga:
Napisy na rakiecie wykonane są w kolorze białym, na czarnym tle.



1

3

2

60 180

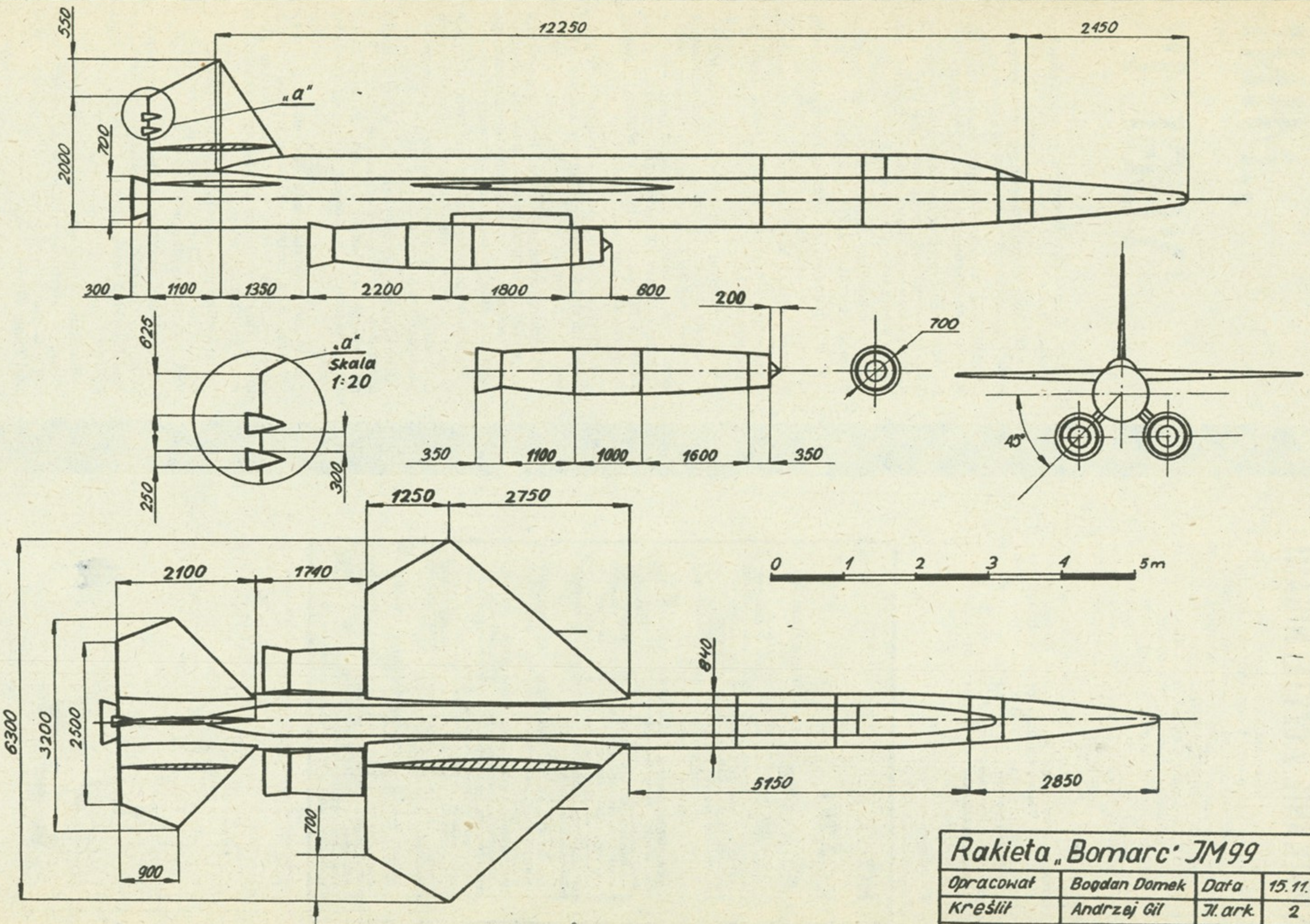
3- 15

320

Skala 1:20

0 1 2 3 4 5m

Rakieta „Bomarc" JM 99			
Opracow.	Bogdan Domek	Data	11.11.73r.
Kreślił	Andrzej Gil	Il. ark.	2.
Podz.	1:50(1:20);(1:10)	Nr ark.	1.


Rakieta „Bomarc" JM99
Opracował Bogdan Domek
Kreślił Andrzej Gil
Podziałka 1:50(1:20)
Data 15.11.73
Il. ark. 2
Nr. ark. 2
„a"
„a" Skala 1:20
0 1 2 3 4 5m
45°
700
550
12250
2450
2000
700
300
1100
1350
2200
1800
800
200
625
250
300
350
1100
1000
1600
350
1250
2750
2100
1740
840
6300
3200
2500
5150
2850
700
900

SPOTKANIE z CZYTELNIKAMI

Z inicjatywy kierownictwa Zakładowego Domu Kultury Zakładów Chemicznych „Blachownia" w Kędzierzynie, woj. opolskie, w dniu 15 października br. w salach Domu Kultury odbyło się spotkanie redaktorów czasopism modelarskich LOK: Bogdana Gabrysiaka i Stefana Smolisa z Czytelnikami naszych czasopism.

W spotkaniu tym, oprócz licznej rzeszy młodzieży, wzięli udział: kierownik Zakładowego Domu Kultury Michał Kuchta, instruktor modelarstwa przy Domu Kultury Joachim Gruszka oraz aktyw.

Pytań i postulatów dotyczących „Małego Modelarza", „Modelarza" i „Planów Modelarskich" było wiele. Wszystkie one posłużą do dalszego podnoszenia poziomu naszych czasopism, które — zdaniem Czytelników — są im tak pomocne w pracach przy budowie modeli.

Kierownictwu Domu Kultury dziękujemy za pożyteczną inicjatywę.

NOWE KSIĄŻKI

SĘKOWSKI S.: ELEKTROCHEMIA DOMOWA. 1974 WSiP, str. 177. Cena 15 zł.

Popularnie napisana książeczka zawiera ważniejsze przepisy, wskazówki i rady z dziedziny elektrochemii praktycznej. Omówiono różnego rodzaju ogniwa galwaniczne, akumulatory, prostowniki, ich działanie i konserwację. Praktyczne wskazówki dotyczące wykonania niektórych z omawianych urządzeń. Słownik pojęć.

SĘKOWSKI S.: Z TWORZYWAMI NA TY. 1974, WSiP, stron 221. Cena 18 zł.

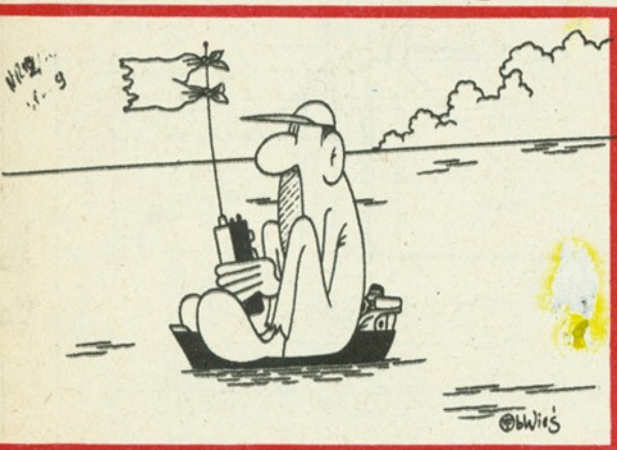
Popularnie i ciekawie napisana książka z dziedziny chemii zawiera podstawowe wiadomości o polimerach (pochodzenie, sposoby otrzymywania, rodzaje), omawia ich zastosowanie w codziennym życiu. Wskazówki dotyczące przeprowadzania doświadczeń. Słownik ważniejszych pojęć.

DOBRZAŃSKI T.: RYSUNEK TECHNICZNY MASZYNOWY. 1974 WNT, str. 370. Cena 57 zł.

Szczegółowe omówienie elementów rysunku technicznego i rodzaje linii rysunkowych, ich zastosowanie, podziałki i tabliczki rysunkowe, wzory pism, oznaczenia stosowane na rysunkach, zasady wymiarowania, przecięcia brył płaszczyznami, rysowanie części maszyn itp. Książka oparta o najnowsze normy (z lat 1970—1971).

ZIELEZIŃSKI J.: BUDOWA PŁATOWCÓW. 1974, WKiŁ, str. 151. Cena 18 zł.

Podstawowe wiadomości o budowie płatowców (budowa zespołów, podzespołów oraz instalacji) oraz o materiałach stosowanych do budowy płatowców. Książka przeznaczona jest dla kandydatów na pilotów samolotowych.



„MINI YOGI 1"

„Mini Yogi" jest typowym przedstawicielem tej klasy modeli.

Konstrukcja modelu opiera się na proporcjach modeli budowanych w DKDiM w Świdnicy.

Układ taki wielokrotnie już zdawał egzamin w złożonych warunkach atmosferycznych.

Umieszczenie płatów na wieżyczce, a statecznika pionowego od spodu kadłuba przyczyniło się do poprawienia stateczności modelu na holu oraz w czasie lotu ślizgowego.

Opory szkodliwe zmniejszono przez zastosowanie eliptycznych końcówek płata.

W celu poprawienia własności lotnych modelu naklejono (w odległości 6% gł. płata) nitkę o średnicy 0,6 mm, która spełnia rolę turbulatora.

Konstrukcja modelu bardzo prosta, mieszana z przewagą balsy.

Kadłub sklejony został z deseczek balsowych o grubości 3 mm i wzmocniony podłużnicami z balsy twardej 3 x 3. W odstępach 100 mm wklejono wręgi z balsy o grubości 2 mm. Przekrój kadłuba owalny. W przedniej części kadłuba wklejono pilonik ze sklejki o grubości 1,5 mm, oklejony balsą o grubości 6 mm.

W wieżyczce zaklejono na „Epidian" hak startowy (dural 1,5 mm) oraz bagnety z drutu stalowego ∅ 2,5 mm.

Wyłącznik determalizatora lotu wpasowany „na wcisk" w ściankę boczną kadłuba. Uruchamiany zostaje on w momencie wyczepienia się modelu z holu (patrz szkic perspektywiczny).

Statecznik pionowy wykonano konstrukcyjnie z balsy 1,5 mm i obustronnie oklejono balsą o grubości 1 mm. Powierzchnia statecznika pionowego około 0,5 dcm^2.

Konstrukcja płatów balsowa z wyjątkiem dźwigarów (świerk) o wymiarze 3 x 2 i 5 x 3, rozmieszczonych jak na rysunku. Przedni dźwigar pomocniczy wykonany z balsy twardej 3 x 2.

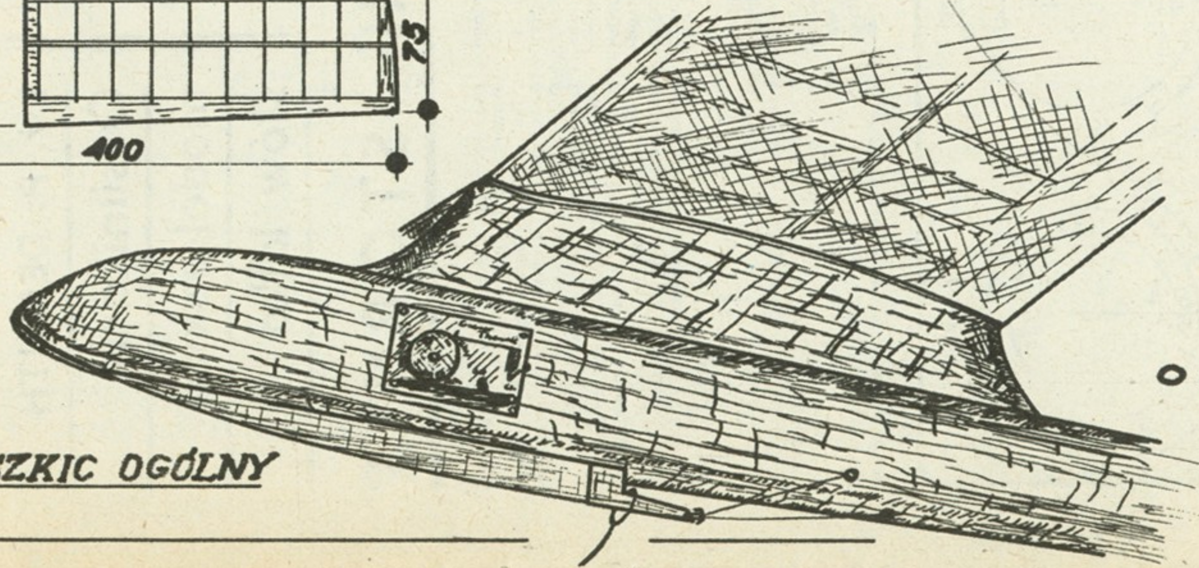
Krawędź natarcia płata wykonana z listwy balsowej 6 x 8, spływ — balsa średnia 20 x 3. Żebra — balsa 1 mm, w miejscu łączenia płatów z kadłubem żebra sklejkowe (grubości 1,5 mm). Profil płata własny.

Statecznik poziomy całkowicie wykonany z balsy. Profil — Clark-Y. Kąt zaklinowania płatów +3°, statecznika 0°.

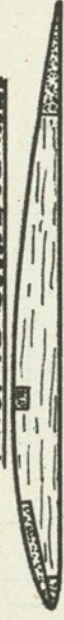
Cały model kryty cienkim papierem japońskim i trzykrotnie cellonowany. Kadłub po szpachlowaniu malowany na kolor czerwony („Nitro").

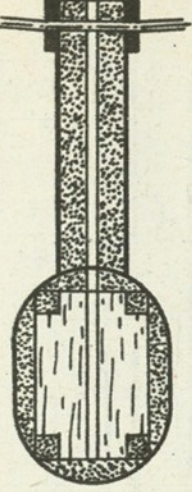
Starannie wykonany i dobrze oblatany model osiąga w atermice wyniki w granicach 115—120 s. Ciężar całkowity modelu po oklejeniu wynosi około 200 G.

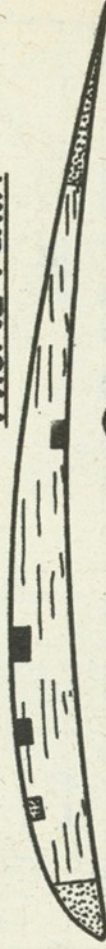
G. PUKOWIEC i P. RYGUŁA

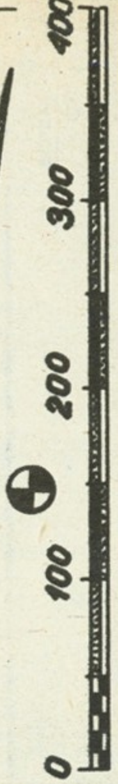












WZNIOS PŁATA

MODEL KLASY A1

„mini Yogi 1"

RYS. GRZEGORZ PUKOWIEC
KONSTR. PIOTR RYGUŁA
"AEROKLUB WROCŁAWSKI"



odc. 3

inż. P. DEMUTH

O silnikach modelarskich słów kilka

PRZYGOTOWANIE III STOPNIA

Już od dawna konstruktorzy tłokowych silników spalinowych wiedzieli, że silnik posiadać będzie tym większą moc, im więcej spali paliwa. Jako rozwiązanie tego warunku, zastosowano sprężarki. Jednakże sprężarka zwiększa masę i gabaryty silnika, ponadto do swojego napędu pobiera część mocy silnika. Takie rozwiązanie w modelarskich silnikach nie ma zastosowania. Co więc można zrobić? Rozwiązanie wzięto z małych silników motocykli wyścigowych, gdzie konstruktorzy byli zmuszeni do uzyskania jak największej mocy. Moc ta wyniosła 360 KM/1 litr przy 21 000 obr./min.

Jakim sposobem tego dokonali? Uwarunkowali pulsowanie gazów w ssącym i wydechowym przewodzie i nadali im rolę sprężarki. Przewody wykonano nowe, o innych parametrach i zestrojono je z silnikiem.

Silnik z przewodem tworzy układ rezonansowy, daje pełną moc tylko przy obrotach, na które został zestrojony. Podczas zmiany obrotów moc silnika znacznie spada. To zjawisko spędza sen z powiek motocyklistom i modelarzom. Motocykliści znaleźli na to sposób — zastosowali wielostopniowe skrzynki biegów i jeżdżą według wskazań obrotomierza. Modelarzom pozostała tylko jedna możliwość. Należy ciągnąć model do takiej prędkości, aż silnik wejdzie na takie obroty, przy których wystąpi rezonans.

Obliczenie rury rezonansowej ssącej czy wydechowej nie jest łatwe. Trudno jest spełnić wszystkie konieczne warunki, a wyniki uzyskane z obliczeń są przybliżone. Aby uzyskać końcowy pozytywny wynik nie obejdzie się bez eksperymentowania.

Podam teraz bardzo przybliżony wzór na obliczenie długości przewodu ssącego:

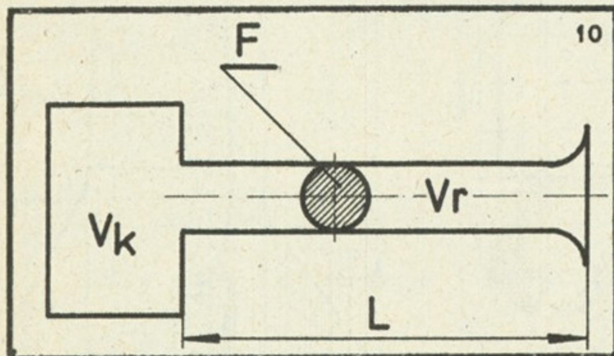
$L = 0{,}1\ T\ c$

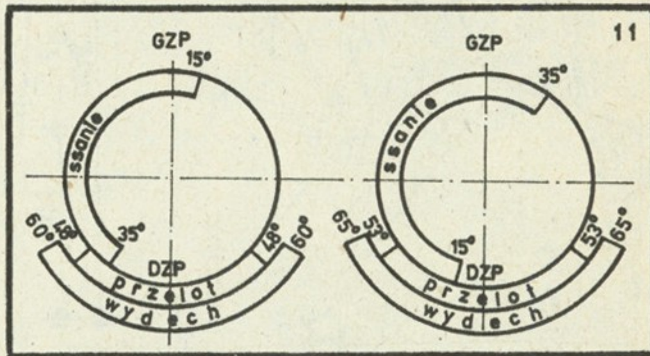
gdzie: L — długość przewodu w metrach
T — czas trwania 1 obrotu w sekundach
c — prędkość dźwięku w m/s

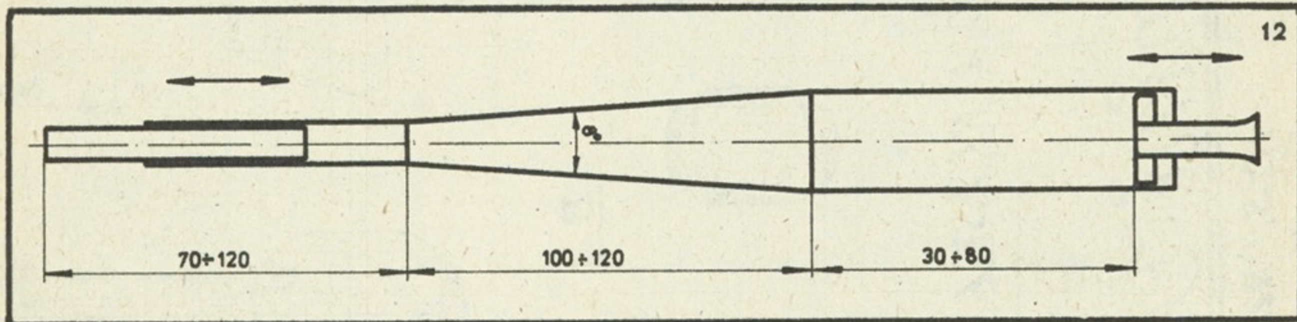
Dokładniejszy wzór odnosi się do przypadku, gdzie $V_k \geqslant V_r$

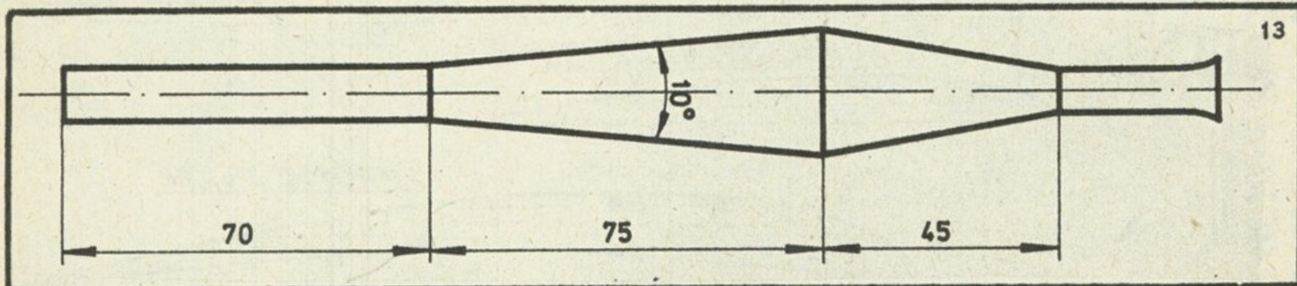
$$f = \frac{c}{2\pi}\sqrt{\frac{F}{L V_K}}$$

gdzie' f — drgania własne w Hz
F — powierzchnia przekroju przewodu ssącego w m^2
L — długość przewodu w m
Vk — pojemność skrzyni korbowej w m^3
Vr — pojemność przewodu ssącego w m^3









c — prędkość dźwęku w m/s

Rysunek 10 przedstawia przewód ssący i skrzynię korbową.

Przy rezonansowej rurze ssącej nie możemy zapominać, że dysza paliwowa musi znaleźć się w miejscu o najmniejszym ciśnieniu. Rezonansowa rura ssąca pracuje w następujący sposób: słup mieszanki paliwowej w przewodzie przemieszcza się podczas ssania w stronę skrzyni korbowej. W chwili, gdy kanał wlotowy zostanie zamknięty, siły bezwładności stłoczą słup mieszanki tak, że wzrośnie jego ciśnienie. Jeżeli w tym momencie kanał ssący otworzy się, ciśnienie słupa mieszanki razem z podciśnieniem w skrzyni korbowej pomoże ją dobrze napełnić. Przewód ssący musi mieć tak dobraną długość i średnicę, aby drgania słupa mieszanki w nim powodowały dodatkowe napełnienie skrzyni korbowej. Jest całkiem zrozumiałe, że odmienne proporcje przewodu ssącego (ze względu na rezonans) wymagają innego czasowania (rozrządu) silnika, zmiany te ilustruje rysunek 11. Dobrze dobrany przewód ssący może dać do 15% przyrostu mocy. Z powyższego wynika również, że i pojemność skrzyni korbowej odgrywa ważną rolę. Pomiary wykazały, że przy niższych obrotach silnika jest wygodniej pominąć pojemność skrzyni korbowej.

Rezonansowa rura wydechowa w modelarstwie szybko zyskała rację bytu. Silnik z nią wykazuje bardzo dużą moc, bez niej natomiast nie jesteśmy w stanie zwiększyć na tyle mocy silnika, przyrost mocy waha się w granicach 15—20%.

Rysunek 12 przedstawia rezonansowy tłumik „Sonex" zachodnioniemieckiej produkcji. Jest on tak skonstruowany, że końcowe elementy są przesuwane, co umożliwia regulację długości i pojemności układu wydechowego i można go dopasować do silnika.

Otwór wylotowy ma taką samą średnicę, jak otwór wlotowy. Długość czynnej części możemy w przybliżeniu obliczyć ze wzoru na drgania własne słupa gazu w dwustronnie otwartym przewodzie rurowym:

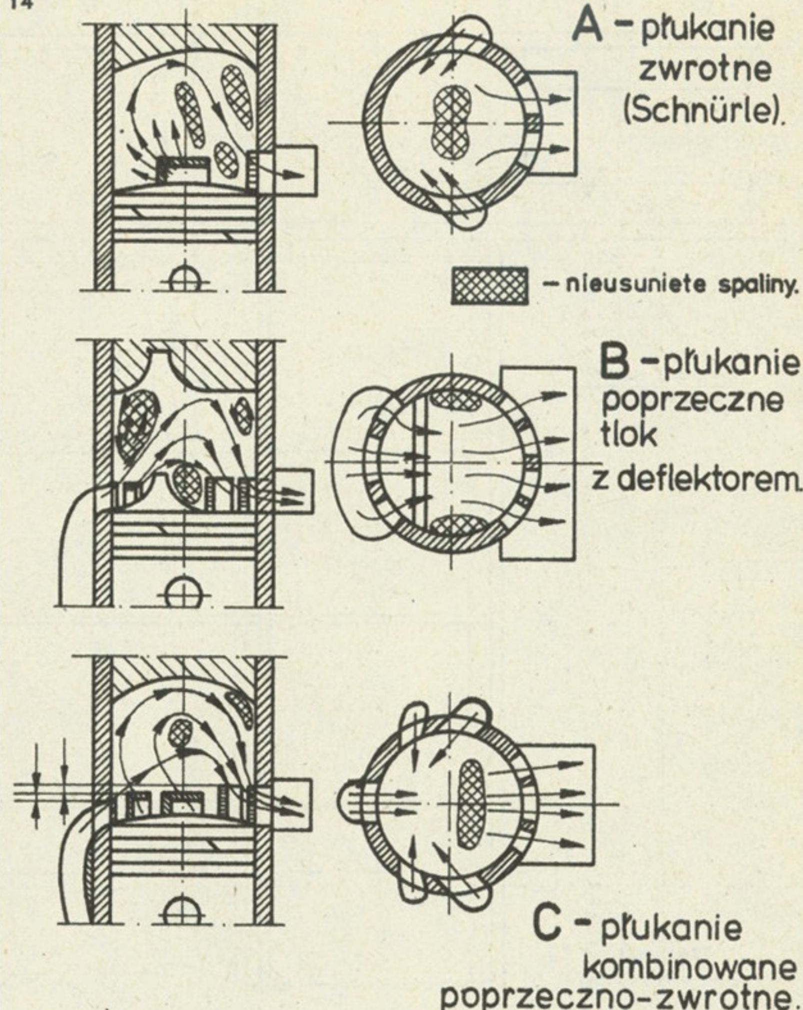
$$f = \frac{c}{2L}$$

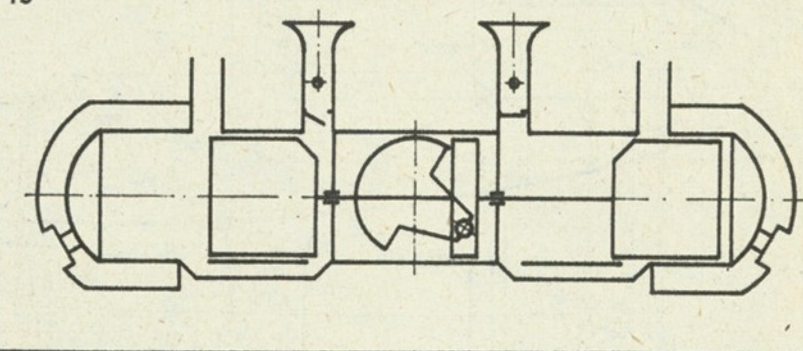
Symbole są takie same jak w poprzednich wzorach, jest to jednak wzór przybliżony, ponieważ nie znamy dokładnej wielkości prędkości dźwięku, która się zmienia w zależności od temperatury, ciśnienia i własności gazu. Nie jest ona stała w każdym miejscu rury wydechowej, gdyż gazy wylotowe rozprężają się, a stykając się ze ściankami przewodu ochładzają.

Na rys. 13 przedstawiono kształt rezonansowej rury wylotowej, która jest przystosowana do silników ze zwrotnym przepłukiwaniem cylindra; pracuje podobnie jak rura typu „Sonex", z tym, że kształt jej jest bardziej aerodynamiczny. Wymiary podane na rys. 12 i 13 odnoszą się do silników o pojemności 10 cm³.

Jeśli rezonansowy przewód ssący i wydechowy ma dobrze spełniać swoje zadanie, doskonale napełnić skrzynię korbową mieszanką oraz opróżnić całkowicie ze spalin cylinder silnika, musi być do tego celu przystosowany również silnik, a w szczególności kanały przelotowe i wylotowe oraz kształt denka tłoka i komory spalania.

Na rys. 14 pokazano trzy systemy przepłukiwania cylindra. Zwrotne przepłukiwanie (A) powoduje bardzo dobre wypróżnienie cylindra, jednak przy wyższych obrotach traci na sprawności. Gazy mają długą drogę i nie zdążą w krótkim czasie (gdy otwarty jest kanał przelotowy) na dobre napełnienie cylindra. Rezonansowa rura wydechowa zmieni wartość ciśnienia tak, że zakres stosowania tego typu płukania przesunie się w stronę wysokich obrotów.





Poprzeczne przepłukiwanie tłoka z deflektora (B) daje dobre wyniki również przy wysokich obrotach; stosowanie rezonansowych rur wydechu nie przynosi takiego zwiększenia mocy, jak przy przepłukiwaniu zwrotnym. Zwiększony przepływ gazów w cylindrze, spowodowany podciśnieniem w przewodzie wydechowym, uniemożliwia dokładne wypróżnienie cylindra ze spalin.

Dobrym rozwiązaniem jest kombinacja obu tych systemów (C). Przelotowe kanały zwrotnego płukania kierują mieszankę do góry cylindra i otwierają się nieco wcześniej niż kanał poprzecznego płukania. W ten sposób nie jesteśmy w stanie przerobić silnika seryjnego, musi to być nowy silnik własnej konstrukcji. Jest to jednak jedyna droga do uzyskania większej mocy silnika.

Rys. 15 pokazuje schemat amerykańskiego przyczepnego silnika do łodzi. Skrzynia korbowa w przepłukiwaniu cylindra nie uczestniczy, ssanie mieszanki odbywa się do przestrzeni pod tłokiem, która jest bardzo mała — gdy tłok znajduje się w dolnym zwrotnym punkcie steruje samoczynny podciśnieniowy zawór. Skomplikowany mechanizm korbowy eliminuje całkowicie zmienne boczne naciski tłoka na ścianki cylindra, co znacznie wpływa na zwiększenie żywotności silnika.

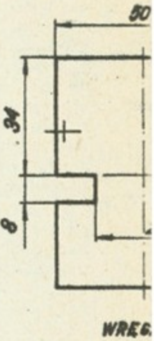
z czeskiego „Modelafa" tłumaczył
INŻ. MARIAN WALASZCZYK

NA KOŃCU PŁATA ZEWNĘTRZNEGO
CIĘŻAREK 20G

POKRYCIE
BALSA 2

ŁOŻE SILNIKA
BUK GR. 6

KESON
BALSA 2



30

230

1020

SILNIK METEOR 2,5"
[SAMOZAPŁON]

BALSA 5

ŁOŻE PODWOZIA
SKLEJKA

ŚRUBY M3

DRUT STALOWY ϕ2

DURAL 2

A

A

40×15

A-A

RURKA ϕ3

BALSA 2

KLOCEK

BALSA 2

SOSNA 3×8

BALSA 310×10

BALSA 2×20

BALSA 2

BALSA 2×20

SOSNA 3×8

PROFIL NACA - 0018

OŚ ORCZYKA
ŚRUBA M3

SKLEJKA 2

20

ŻEBRA
CENTROPŁATA
[SKLEJKA 2]

BALSA 4

BALSA 4

×2,5

67

27

A NR.1

27

×2,5

13

50

WRĘGA NR.2

otw. ⌀2

5 11 5

8

DŹWIGNIA STERU
SKLEJKA 2

SA 5

20

35

ZBIORNIK POJ. ~75cm³

RURKA ⌀3×5

otw ⌀2

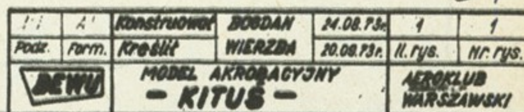
35 35

ORCZYK - DURAL 2

×0,3

70

SP - 1443
A.W.



1:1	A'	Konstruował	BOGDAN	24.08.73r.	1	1
Podz.	Form.	Kreślił	WIERZBA	20.08.73r.	Il. rys.	Nr. rys.
DEWU	MODEL AKROBACYJNY – KITUŚ –				AEROKLUB WARSZAWSKI	

MODEL AKROBACYJNY NA UWIĘZI „KITUŚ"

OPIS TECHNICZNY

Kadłub. Budowa kadłuba jest bardzo prosta. Z twardej deseczki balsowej gr. 5 mm wycinamy dwie płyty boczne. Po dokładnym obrobieniu wykonujemy w nich wycięcia, w których montowane będą listwy płata, statecznik poziomy oraz łoże podwozia. Następnie wykonujemy wręgi kadłuba mocujące beleczki łoża silnikowego, biorąc pod uwagę wymiary karteru silnika, którym dysponujemy. Przed zmontowaniem kadłuba pozostaje nam jedynie wykonanie zbiornika paliwa oraz płytek stanowiących łoże podwozia. W końcowej fazie należy zwrócić uwagę na dwa wycięcia w listwie natarcia (do połowy jej przekroju) w miejscach styku z belkami łoża silnika. Pozostałe listwy skrzydła również umieszczamy w wycięciach płyt bocznych, przed klejeniem kadłuba. Po wyschnięciu kleju, górną i dolną powierzchnię kadłuba oklejamy balsą gr. 2 mm.

Skrzydło. Płat modelu ma profil NACA-0018. Żebra skrzydła, do których przytwierdzone jest łoże orczyka wykonane są ze sklejki gr. 2 mm i wraz z pozostałymi żebrami centropłata zostały zmniejszone o grubość kesonu przykadłubowego. W żeberkach wchodzących w skład wewnętrznej partii płata wykonujemy otwory ulgowe na prowadzenie linek sterowniczych, a następnie między żebra centropłata montujemy płytki sklejkowe z zamocowanym orczykiem. Montowanie skrzydła należy przeprowadzić na równej desce. Do lewej części płata instalujemy rurkowe prowadzenie uwięzi, zaś na zewnętrznej części, w okolicy listwy spływu, przytwierdzamy płozę wykonaną z drutu stalowego ∅ 0,8 oraz 20-gramowy ciężarek.

Ostatnią czynnością montażu jest zamocowanie popychacza steru wysokości oraz linek sterowniczych, wykonanych z drutu stalowego o średnicy 0,8 mm; centralną część skrzydła pokrywamy balsą gr. 2 mm.

Statecznik poziomy i pionowy. Usterzenie poziome wykonane jest z deski balsowej gr. 4 mm. W sterze wysokości wklejona jest za pomocą „Epidianu" dźwignia sterownicza. Statecznik łączą ze sterem zawiasy wykonane z blaszki mosiężnej gr. 0,3 mm. Zawiasy można zastąpić mocnym płótnem. Tak wykonane usterzenie poziome wklejamy do kadłuba, a następnie popychacz montujemy do dźwigni steru wysokości.

Statecznik pionowy wykonujemy z balsy gr. 5 mm i odpowiednio ukształtowany przyklejamy do górnej powierzchni kadłuba w sposób widoczny na rysunku.

Podwozie. Model KITUŚ wyposażony został w podwozie w układzie „tandem" którego szczegóły konstrukcyjne pokazane są na planie. Podwozie przymocowane jest do łoża za pomocą wkrętów M3. Między duralową golenią i sklejkami łoża należy podłożyć płytki dystansowe.

PRACE WYKOŃCZENIOWE

Szkielet modelu szlifujemy papierem ściernym, następnie pokrywamy papierem japońskim i czterokrotnie cellonujemy. Malujemy lakierem nitro najlepiej za pomocą pistoletu natryskowego. Oczywiście sposób malowania pozostawiamy inwencji twórczej modelarzy. W przypadku stosowania silnika żarowego, konieczne jest pokrycie modelu warstwą chemolaku.

Dane techniczne modelu

Rozpiętość	1020 mm
Długość	520 mm
Ciężar	460 G

BOGDAN WIERZBA



Otwarcia zawodów latawców dokonał prezes ZG APRL gen. bryg. Władysław Jagiełło

XII OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY LATAWCÓW PSS „SPOŁEM" – APRL

To impreza dla dzieci. Dobrze więc się stało, że ograniczono przyjazdy rodziców i pomoc udzielaną przez nich swoim pociechom. Dzieci dawały sobie radę doskonale, choć potrzebna była czasem pomoc instruktorów. Dorośli częściej i więcej wykazywali zdenerwowania niż ich młodzi podopieczni. Być może, że właśnie temu zdenerwowaniu należy przypisać nie zawsze najodpowiedniejszy sposób zwracania się do młodych.

Regulamin przewidywał w przeddzień zawodów ich część praktyczną, sprowadzającą się do samodzielnego budowania latawców. Pomysł świetny, zaangażowanie wykonawców duże, a wyniki w większości dobre. Widać, że z wielu młodych budowniczych latawców będą w przyszłości dobrzy modelarze lotniczy. Z tego tytułu brawa dla inicjatorów imprezy i PSS „Społem". Bardzo dobrze postąpił Zarząd Główny APRL przyznając dla PSS „Społem" honorową odznakę „Za zasługi dla APRL" i dodajmy, dla lotnictwa polskiego.

Wyniki zawodów zależą w dużej mierze również od pogody i... decyzji komisji sędziowskiej. Dwustopniowa ocena: za staranność wykonania, oryginalność konstrukcji, pomysłowość malowania, następnie za wysokość lotu i urządzenia specjalne — pozwala na obiektywne stwierdzenie, że zwyciężali najlepsi. Ich nazwiska prezentujemy w oddzielnej tabeli wyników. Składamy im gratulacje i życzymy dalszych sukcesów.

Pomysł rozgrywania przy zawodach latawców również zawodów „Jaskółek" należy uznać za udany, choć konkurencja ta odbywała się jakby w cieniu zawodów latawcowych.

W zawodach wzięły udział 3-osobowe ekipy wszystkich 17 województw plus ekipy z miast wydzielonych, tj. Katowic, Łodzi, Krakowa, Poznania, Warszawy i Wrocławia. Brawa tym razem dla Oddziałów WSS „Społem" za sprawną organizację.

Choć była to impreza dla dzieci, sporo napracowali się przy niej dorośli. Trzeba przyznać, że starali się, by wszystko wypadło jak najlepiej. Były więc dodatkowe atrakcje w postaci pokazu modeli zdalnie sterowanych, akrobacji samolotów i szybowców, skoki spadochroniarzy, wystawa sprzętu lotniczego, wycieczka. Każdy uczestnik otrzymał upominek w postaci czapeczki z okolicznościowym napisem, husty organizacyjnej, znaczka, zestawu szybowca do składania. Dla zwycięzców przygotowano nagrody, których mogliby pozazdrościć uczestnicy niejednych modelarskich mistrzostw Polski, podobnie jak pomysłowych medali, dyplomów, nagród pocieszenia itp.

Gdybyśmy chcieli wymienić wszystkich, którzy swą pracą na to zasłużyli, zajęłoby to więcej miejsca, niż cały tekst poświęcony tej imprezie. W imieniu więc obserwatorów złóżmy podziękowania i słowa uznania gospodarzowi zawodów p. Aleksandrze Adamczyk — Prezesowi WSS „Społem" w Radomiu i kierownikowi sportowemu Pawłowi Włodarczykowi z ZG APRL. Dziękujemy i gratulujemy.

J. M.

WYNIKI XII OGÓLNOPOLSKICH ZAWODÓW LATAWCÓW ORGANIZOWANYCH PRZEZ SPOŁEM — APRL W RADOMIU w dniach 5—6 października 1974 r.

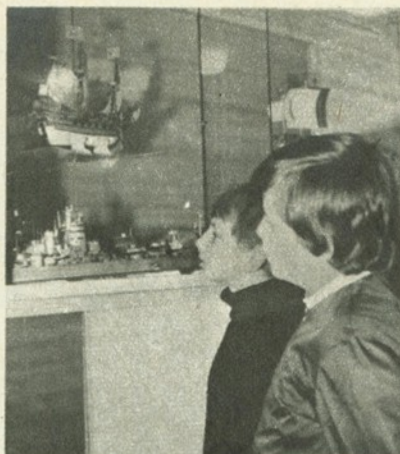
Latawce płaskie			
1 Piotr Maciaszek	WSS	Kraków	28+30+14 = 72+25+27 = 124
2 Andrzej Jamry	„	Poznań	17+22+13 = 52+48+23 = 123
3 Jacek Gierbaszewski	„	Kielce	17+16+9 = 42+50+29 = 121
Latawce skrzynkowe			
1 Sławomir Niewiadomski	WSS	Olsztyn	30+30+21 = 81+44+30 = 155
2 Henryk Kolber	„	Poznań	24+27+20 = 71+50+20 = 141
3 Tomasz Berezowski	„	Rzeszów	28+26+25 = 79+38+22 = 139
Szybowce „Jaskółka"			
1 Lech Szczepaniak	WSS	Lublin	52+50+49 = 151
2 Zbigniew Żurek	„	Kielce	52+37+60 = 149
3 Katarzyna Kroczak	„	Wrocław	50+44+53 = 147

Nagrodę specjalną, ufundowaną przez Prezesa Zarządu PSS „Społem" za najwyższy lot latawca, zdobył Henryk Kolber z WSS Wrocław.

fot. B. KOSZEWSKI



WYSTAWA MODELARSKA z okazji 30-lecia PRL



W dniu 22 lipca br. obchodziliśmy 30 rocznicę ukazania się Manifestu PKWN, niezmiernie ważnego dokumentu, z wydaniem którego łączymy na zawsze kolejne rocznice wyzwolenia naszego kraju i powstania Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Tegoroczna, 30 rocznica była szczególna. W wielu referatach oraz wystąpieniach naszych działaczy partyjnych i państwowych zostały podsumowane wielkie osiągnięcia naszego narodu w różnych dziedzinach i na różnych płaszczyznach. Dla uświetnienia tej rocznicy w kraju i za granicą zorganizowano wiele wystaw ilustrujących nasze osiągnięcia.

Również i modelarze uczcili to święto przez zorganizowanie wielu imprez, w których poczesne miejsce zajmują wystawy dorobku modelarskiego.

W październiku wpłynęło do naszej redakcji zaproszenie na spotkanie przedstawicieli redakcji z modelarzami Zakładowego Domu Kultury Zakładów Chemicznych „Blachownia" w Kędzierzynie, zaplanowane z okazji eksponowania przez ZDK „Wystawy modeli kartonowych i plastykowych dla uczczenia 30 rocznicy PRL".

Wystawę tę zorganizowano w okazałych pomieszczeniach Zakładowego Domu Kultury w dniach od 12 do 31 października br. Zgromadzono na niej wiele ciekawych modeli kartonowych i plastykowych.

W poszczególnych działach wystawy eksponowane były modele okrętowe, lotnicze oraz małe makiety architektoniczne. Komisja, w której pracach miałem zaszczyt uczestniczyć razem z kol. Stefanem Smolisem — sekretarzem Redakcji Czasopism Modelarskich LOK, bardzo wysoko oceniła ten rodzaj twórczości modelarskiej. Organizator wystawy — Zakładowy Dom Kultury Zakładów Chemicznych „Blachownia" w Kędzierzynie — przewidział dla uczestników wiele cennych nagród oraz dyplomy.

Na wystawie spotkaliśmy się z inicjatywą zasługującą na upowszechnienie. Wszyscy zwiedzający mieli możliwość zaopatrywania się w artykuły sprzedawane w CSH, a więc sklejke, silniki, listewki oraz zestawy plastykowe i drewniane do budowy modeli. Artykuły te wzięte zostały przez ZDK w komis z Opolskiego Oddziału CSH.

Stoisko zorganizowane zostało z inicjatywy kierownika pracowni modelarskiej — Joachima Gruszki i kierownika ZDK — Michała Kuchty. Obaj działacze, wielcy entuzjaści modelarstwa, opowiedzieli nam w czasie spotkania o swoich kłopotach i sukcesach. Wyrażone przez nich poglądy na temat modelarstwa znalazły potwierdzenie w praktycznej działalności. Wiele z nich wymaga rozpatrzenia, zastosowania lub upowszechnienia.

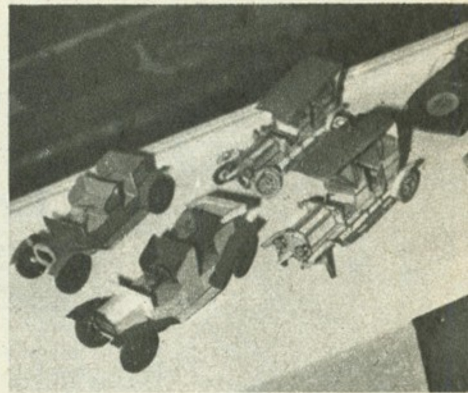
Na zakończenie wizyty gościnni gospodarze zaprosili nas do modelarni. Może się ona pochwalić dużym dorobkiem w postaci modeli reprezentujących wszystkie dziedziny modelarstwa. Sądzimy, że zakupione w ostatnim okresie aparatury do zdalnego kierowania sprawią, że nazwiska kędzierzyńskich modelarzy częściej znajdować będziemy na czołowych miejscach w sprawozdaniach z zawodów. Tego im w imieniu Redakcji z całego serca życzymy.

B. GABRYSIAK

Urocza sprzedawczyni ze stoiska CSH oferowała różne artykuły politechniczne



Dużo było modeli samochodów wykonanych z kartonu *Fot. S. SMOLIS*





Samolot wywiadowczy LVG C-VI

Niemiecka firma LVG (Luft-Verkehrs-Gesellschaft) wypuściła w początkach 1918 r. pierwsze egzemplarze samolotu oznaczonego C-VI. Konstruktorem był inż. R. Sabersky. Samoloty te w dużych ilościach (wyprodukowano łącznie ponad 1000 egz.) wzięły udział w działaniach bojowych pod koniec pierwszej wojny światowej.

W 1918 r. tworzące się w niepodległej Polsce lotnictwo wojskowe przejęło na lotniskach w Kongresówce i Małopolsce, a w 1919 r. w Wielkopolsce, sporą ilość samolotów różnych typów, w tym kilka samolotów LVG C-VI. W sumie było w polskim lotnictwie 11 maszyn tego typu. Służyły one bojowo w 3, 4, 8 i 12 eskadrze wywiadowczej oraz w Szkole Obserwatorów Lotniczych w Toruniu. Maszyny te odznaczały się dobrymi własnościami lotnymi i były lubiane przez pilotów. Kilka egzemplarzy tych maszyn użytkowano do 1923 roku.

OPIS TECHNICZNY

Samolot LVG C-VI był jednosilnikowym, dwumiejscowym dwupłatem konstrukcji drewnianej. Przeznaczony do lotów zwiadowczych, dalekiego rozpoznania i bombardowania.

Kadłub kryty sklejką (okaptowanie silnika — blachą), płaty i usterzenie kryte płótnem. Silnik chłodzony wodą, rzędowy 6-cylindrowy Benz Bz-IV o mocy 220 KM. Śmigło dwułopatowe drewniane.

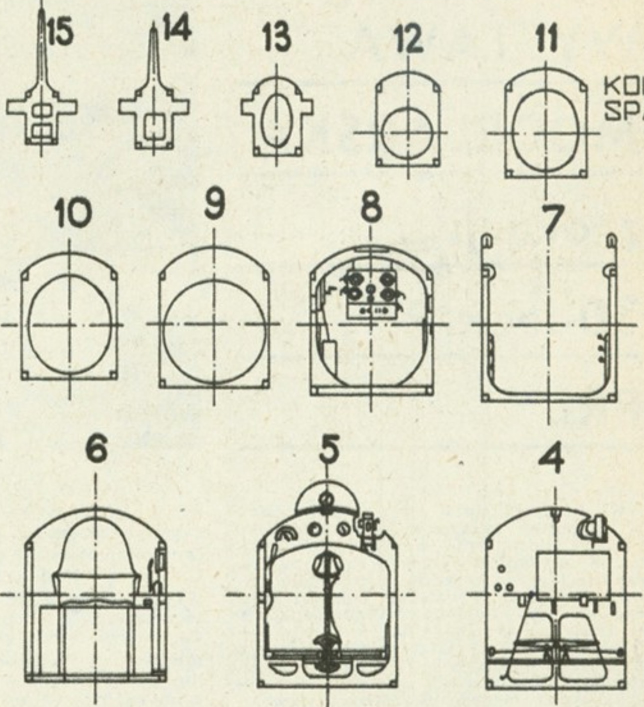
Uzbrojenie: nieruchomy km Spandau kal. 7,62 zabudowany na kadłubie i ruchomy km Parabellum na obrotniku w kabinie obserwatora. Samolot mógł zabrać 120 kg bomb.

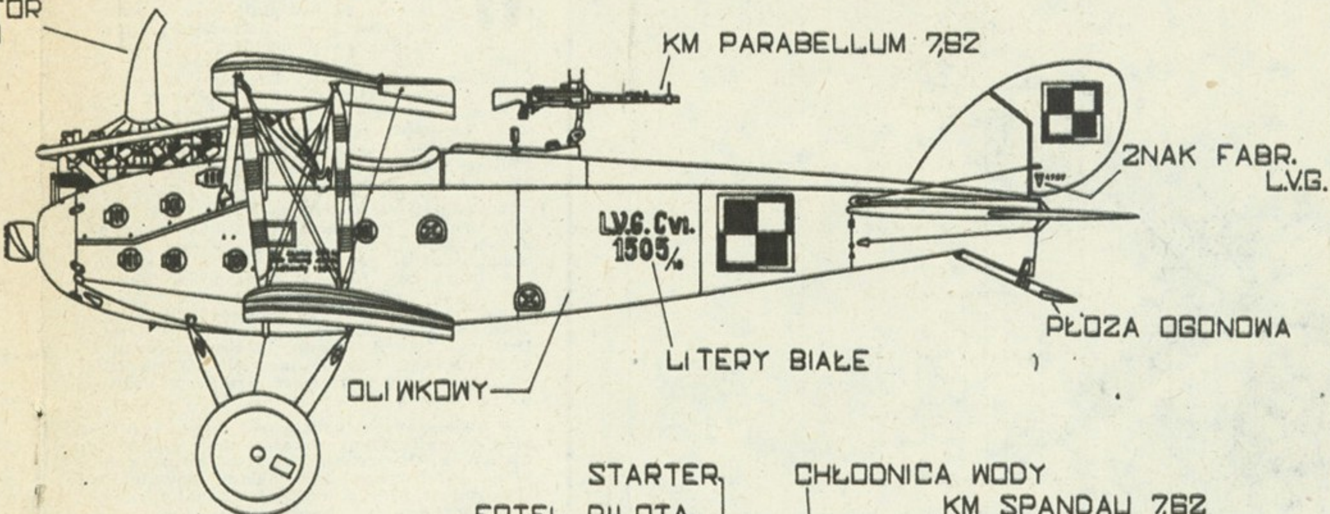
Samoloty LVG C-VI nosiły standardowy kamuflaż w łaty szare i brązowe. Egzemplarze remontowane w Polsce były przemalowywane na oliwkowo. Szachownice na płatach, sterze kierunku i kadłubie. Numery fabryczne — czarne.

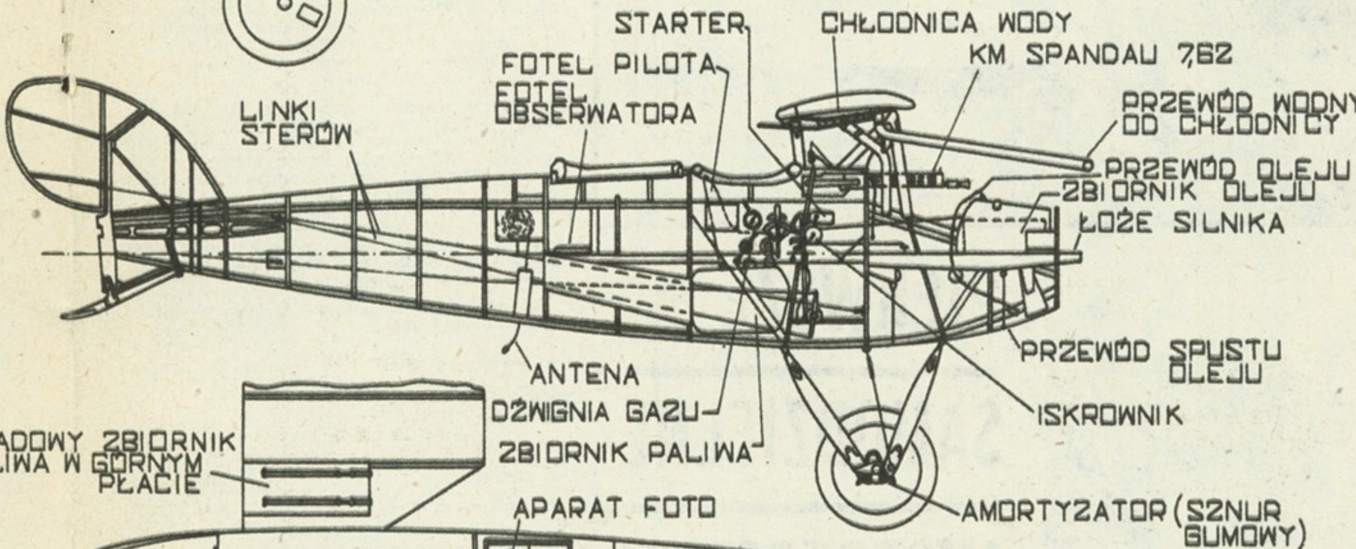
Dane techniczne: rozpiętość — 13,0 m, długość — 7,45 m, wysokość — 2,8 m, powierzchnia nośna — 34,6 m², ciężar własny — 950 kG, ciężar w locie — 1300 kG, prędkość maksymalna — 170 km/h, prędkość przelotowa — 145 km/h, prędkość lądowania — 75 km/h, wznoszenie — 4,6 m/sek., pułap — 6000 m, zasięg — 500 km.

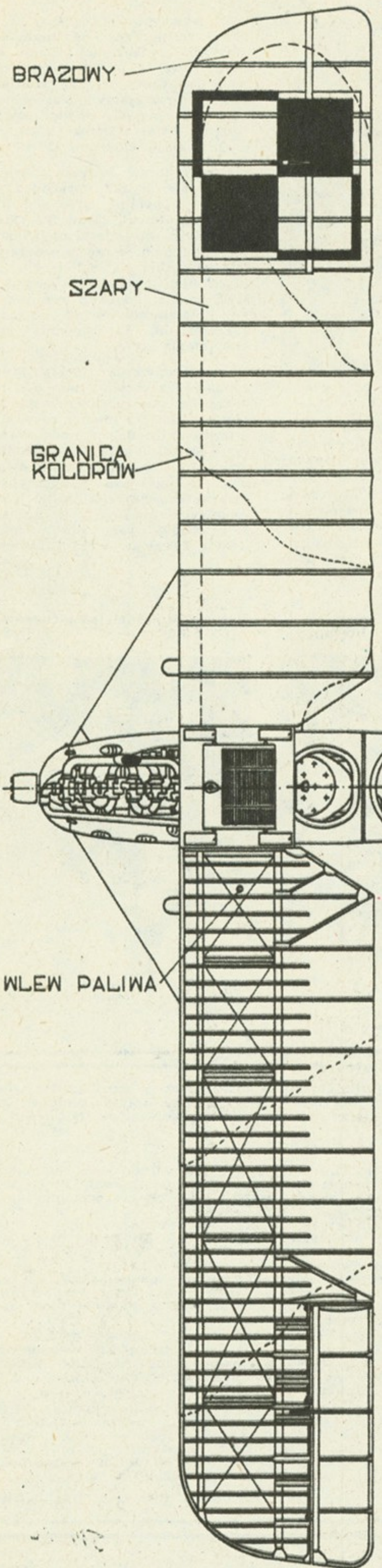
oprac. WIESŁAW BĄCZKOWSKI

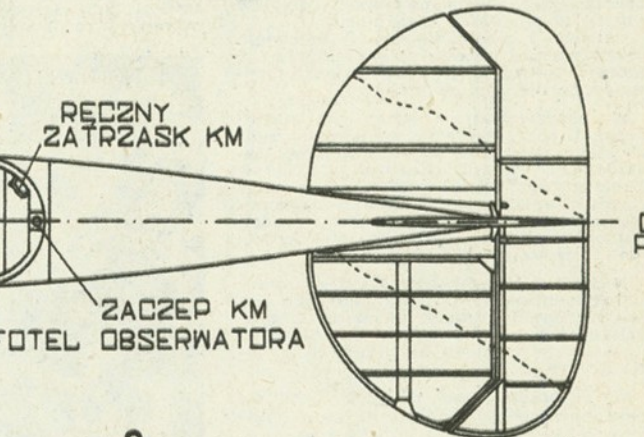
PRZEKROJE KADŁUBA

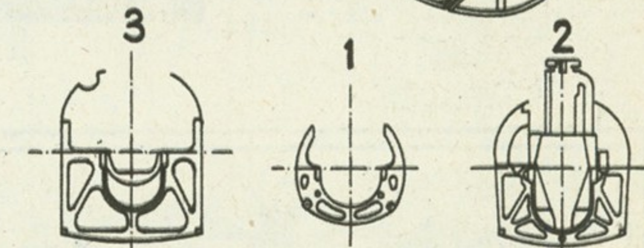


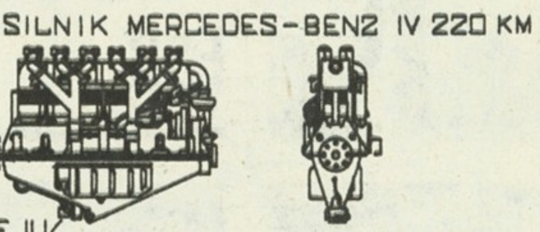


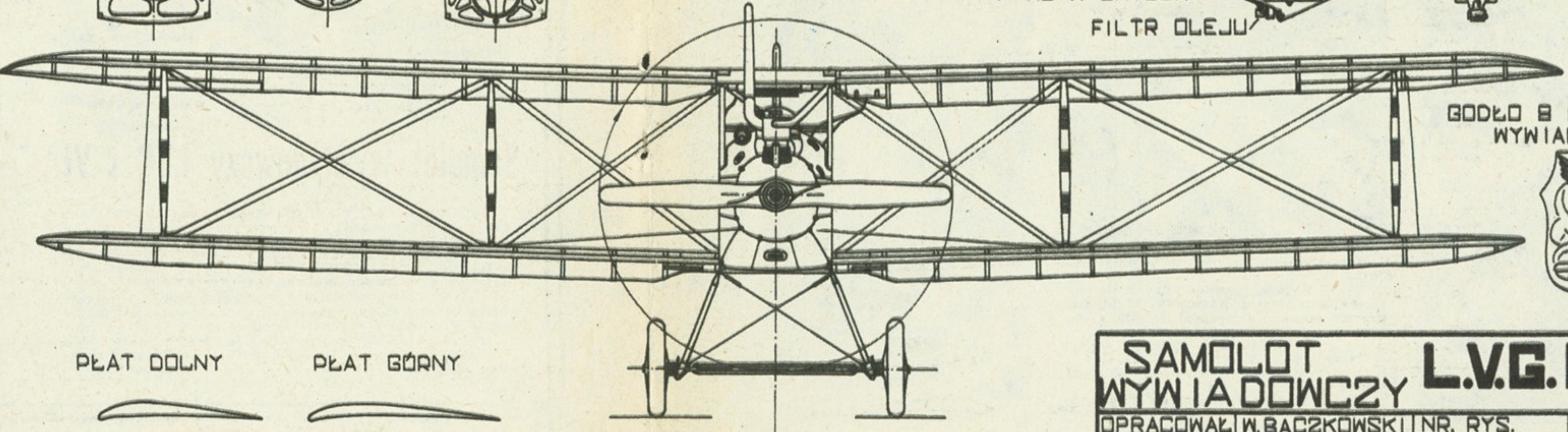










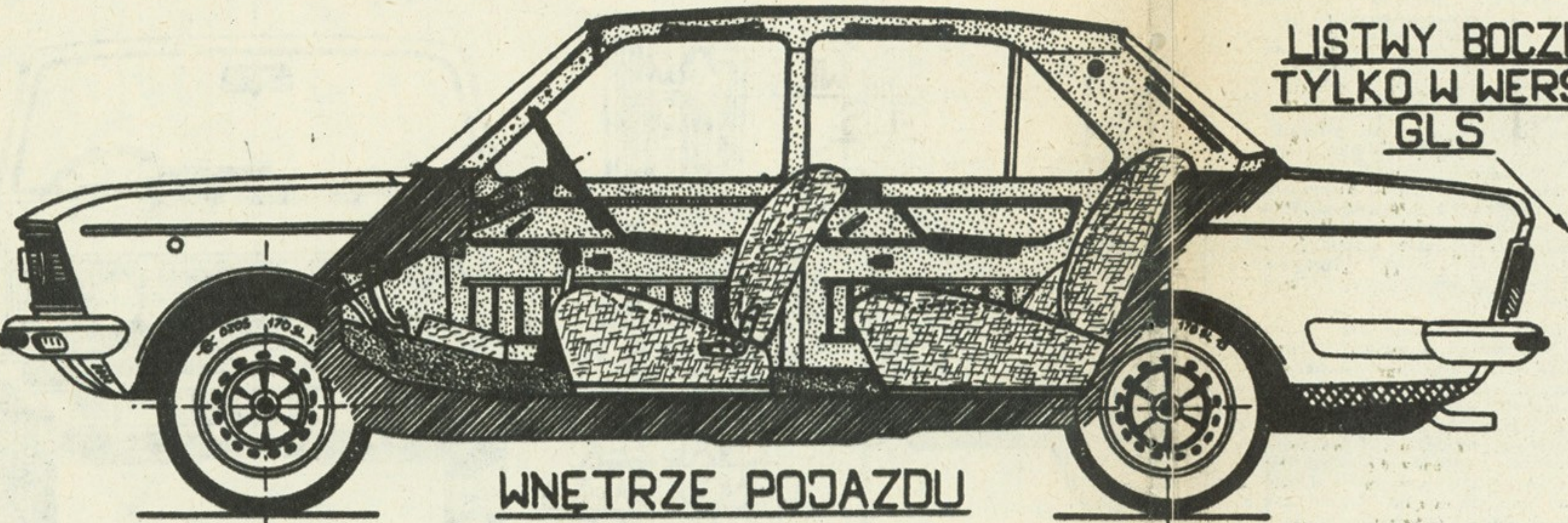


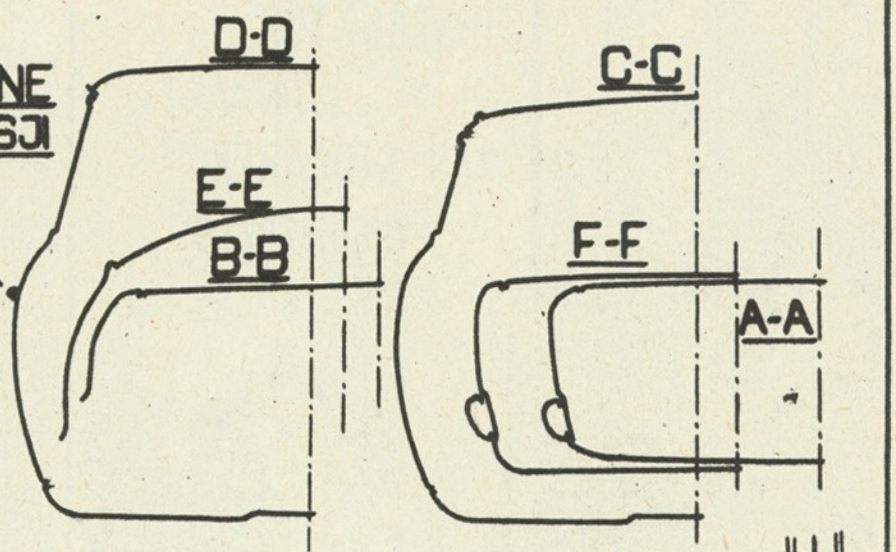
PŁAT DOLNY

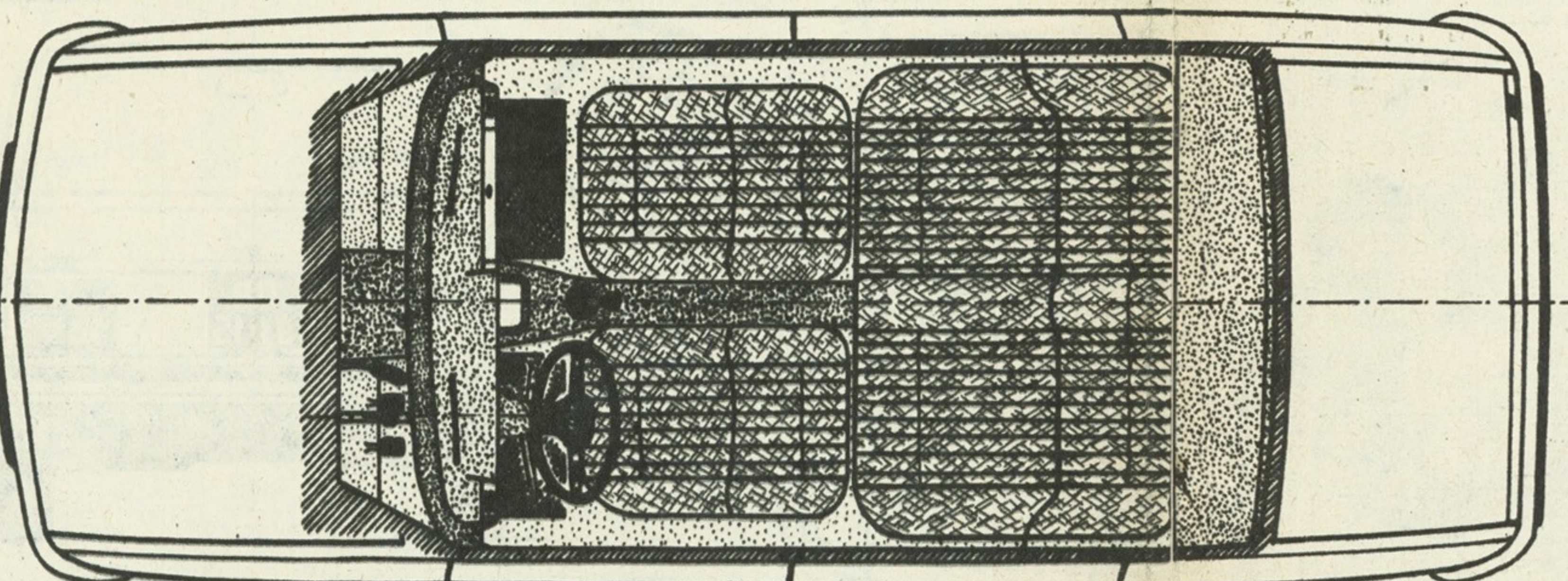
PŁAT GÓRNY

0 1 2 3m

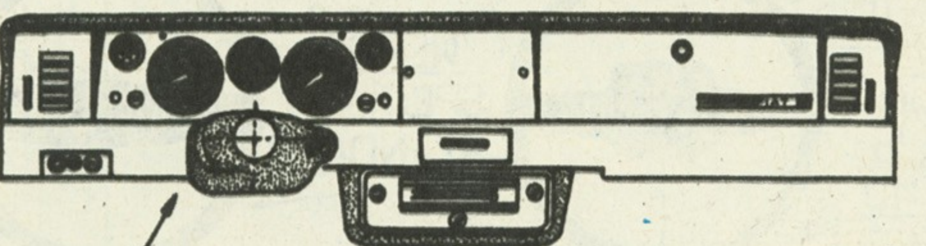
SAMOLOT WYWIADOWCZY		L.V.G. C VI	
OPRACOWAŁ	W. BACZKOWSKI	NR. RYS.	11
KREŚLIŁ	—— // ——	NR. ARK.	1
DATA	20. 08. 1973.	PODZIAŁKA	1:50





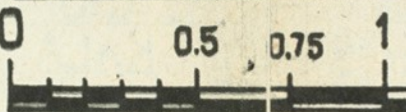


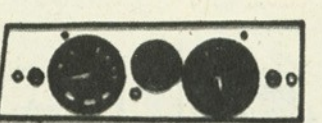




PODZIAŁKA LINIOWA

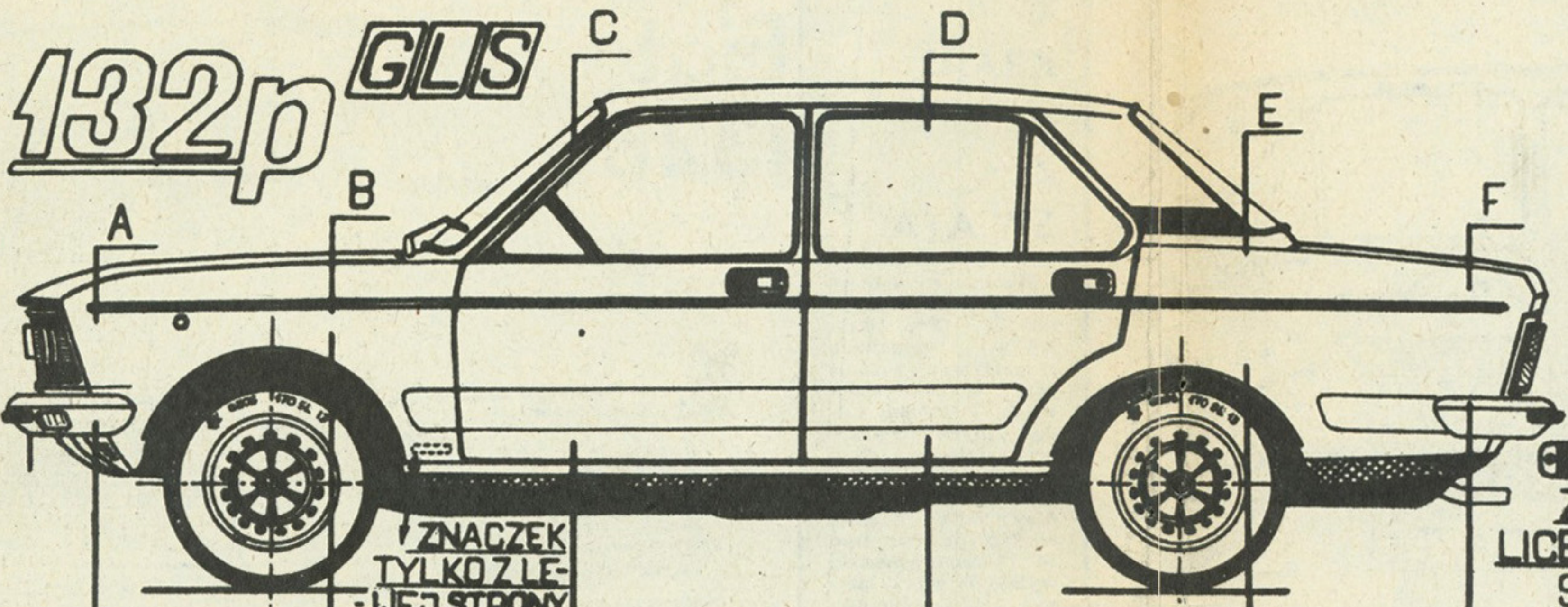
0 0.5 0.75 1 1.5 2 2.5 3m



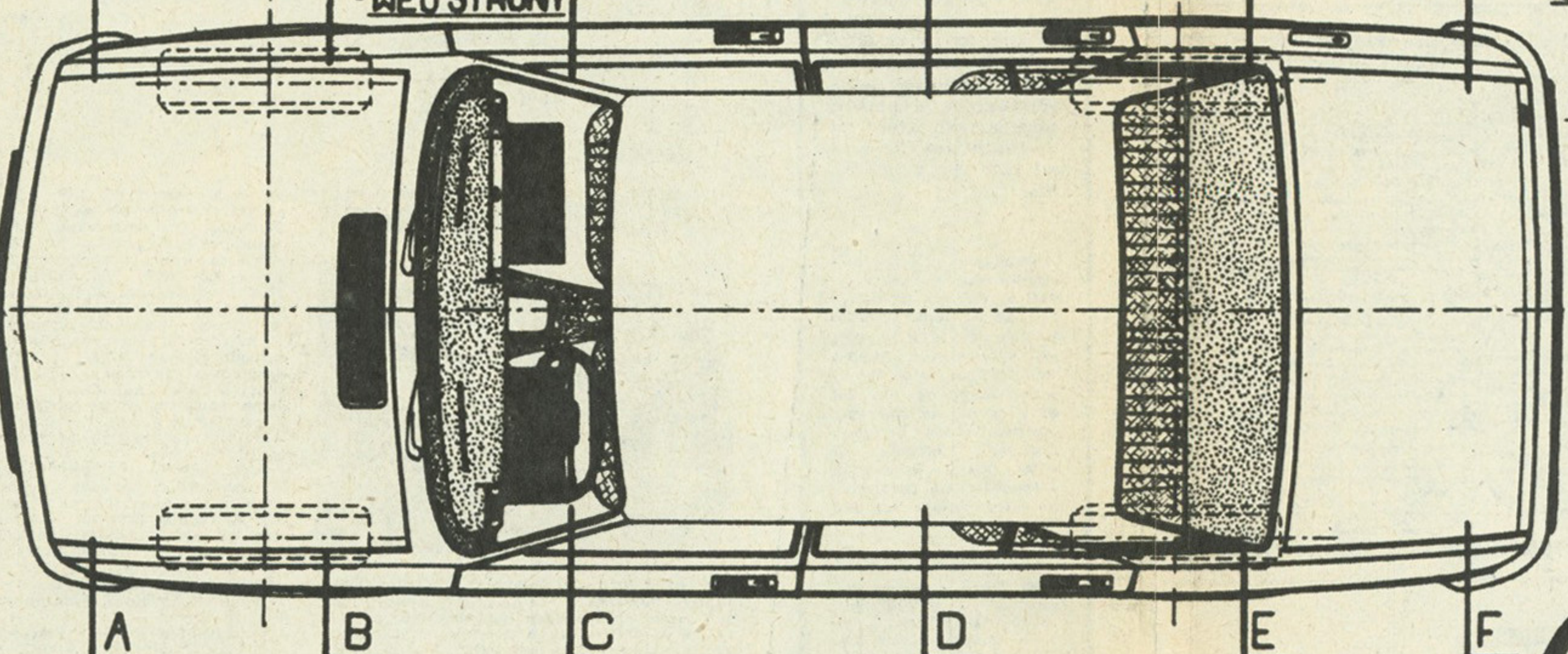


POLSKI FIAT 132 P			OPR. J. MACIEJEWSKI
			KREŚLIŁ —"—
SKALA	RZUTY WNĘTRZA		NR.RYS. 3
1:20	I PRZEKROJE		NR.ARK. 3

132p GLS



ZNACZEK TYLKO Z LE-WEJ STRONY



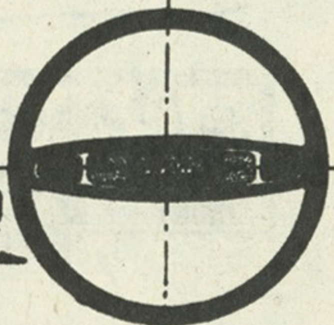
ZNAK FIRMOWY SKALA 1:2

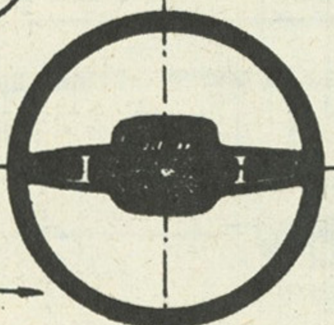


ZNACZEK LICENCJODAWCY SKALA 1:2

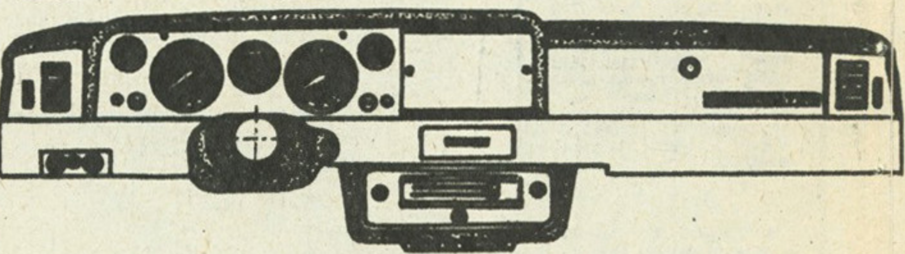


KOŁO MODELU STANDARD





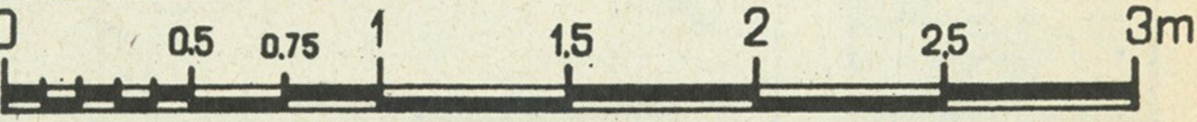
DESKA CZO-ŁOWA WERSJI GLS SKALA 1:10



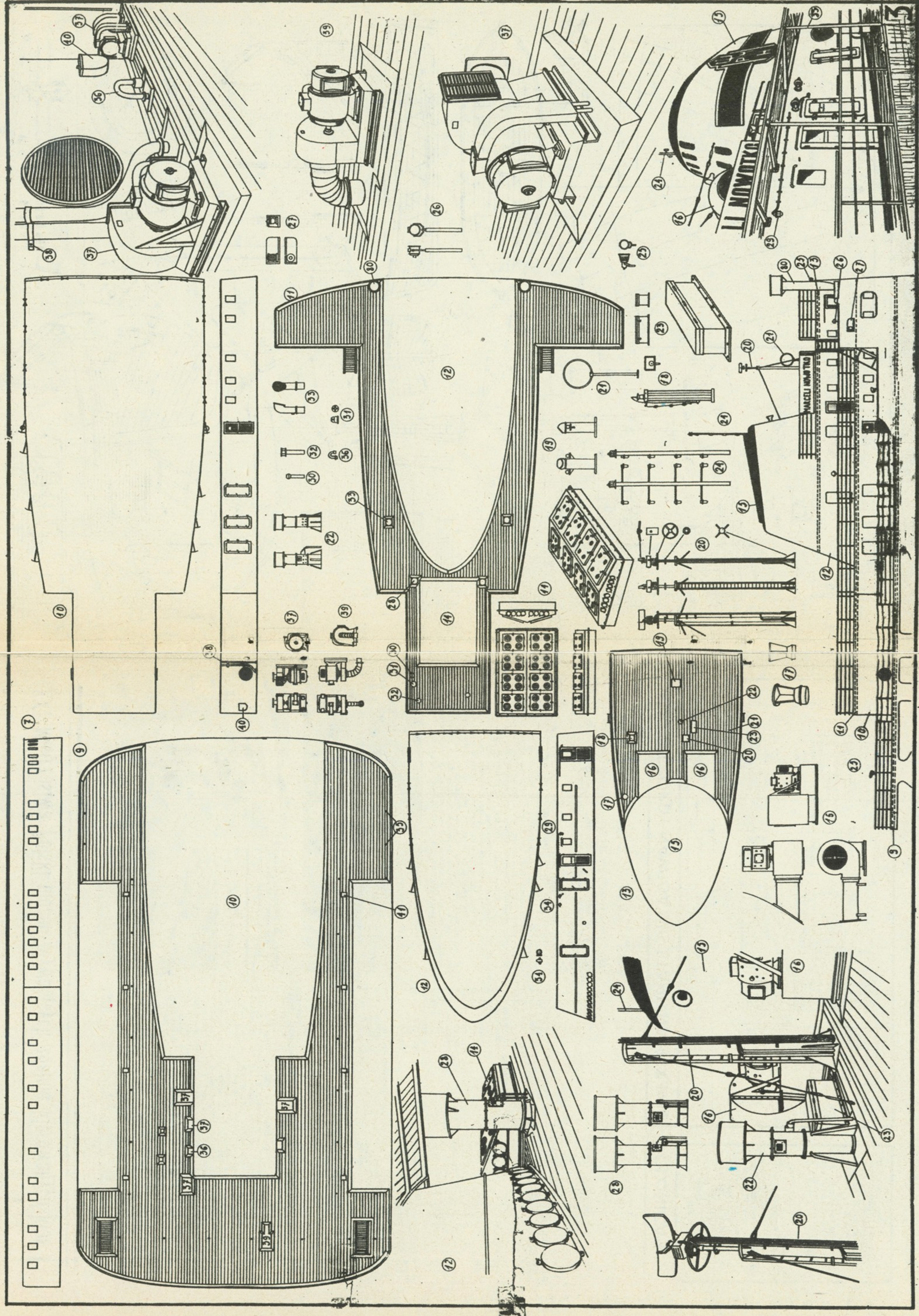
KIEROWNICA: WERSJI GLS SKALA 1:10

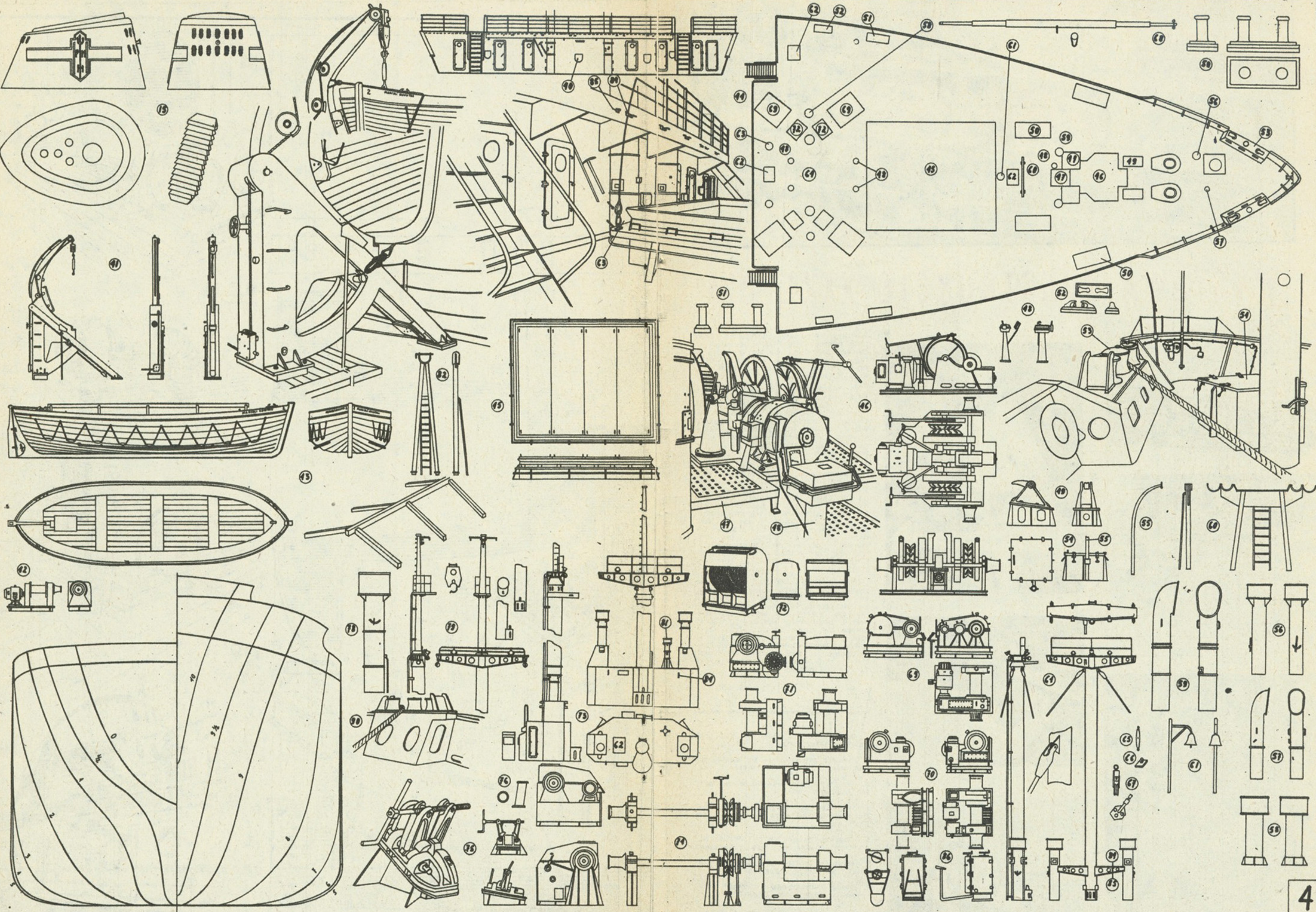
WERSJI SPECIAL I STANDARD

PODZIAŁKA LINIOWA



J.M.	POLSKI FIAT 132 P	OPR. J. MACIEJEWSKI
		KREŚLIŁ —"—
SKALA 1:20	RZUTY I DETALE	NR. RYS. 3
		NR. ARK. 2




4

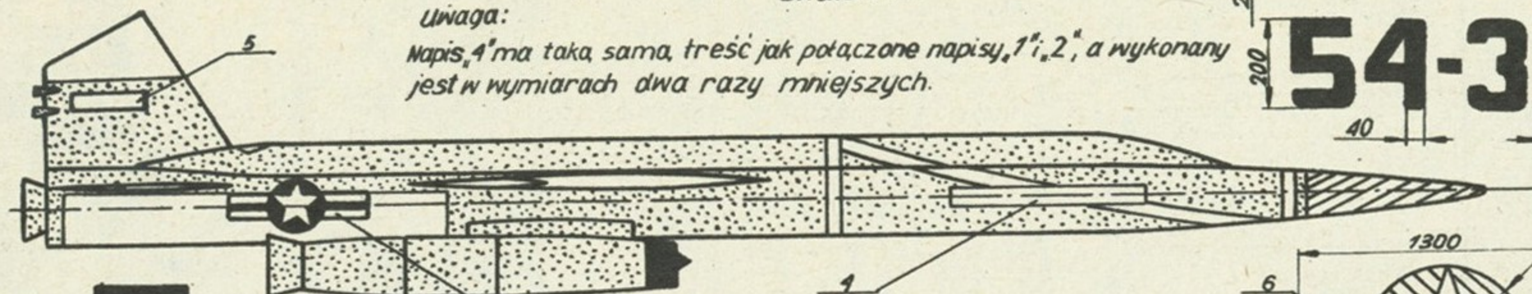
1- **U.S.AIR** 2- **FORCE**

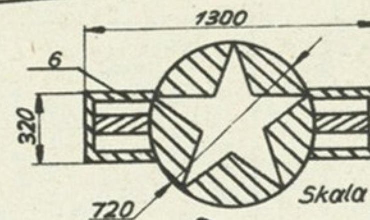
Skala 1:20

Uwaga:
Napis „4" ma taką samą treść jak połączone napisy „1" i „2", a wykonany jest w wymiarach dwa razy mniejszych.

Skala 1:10

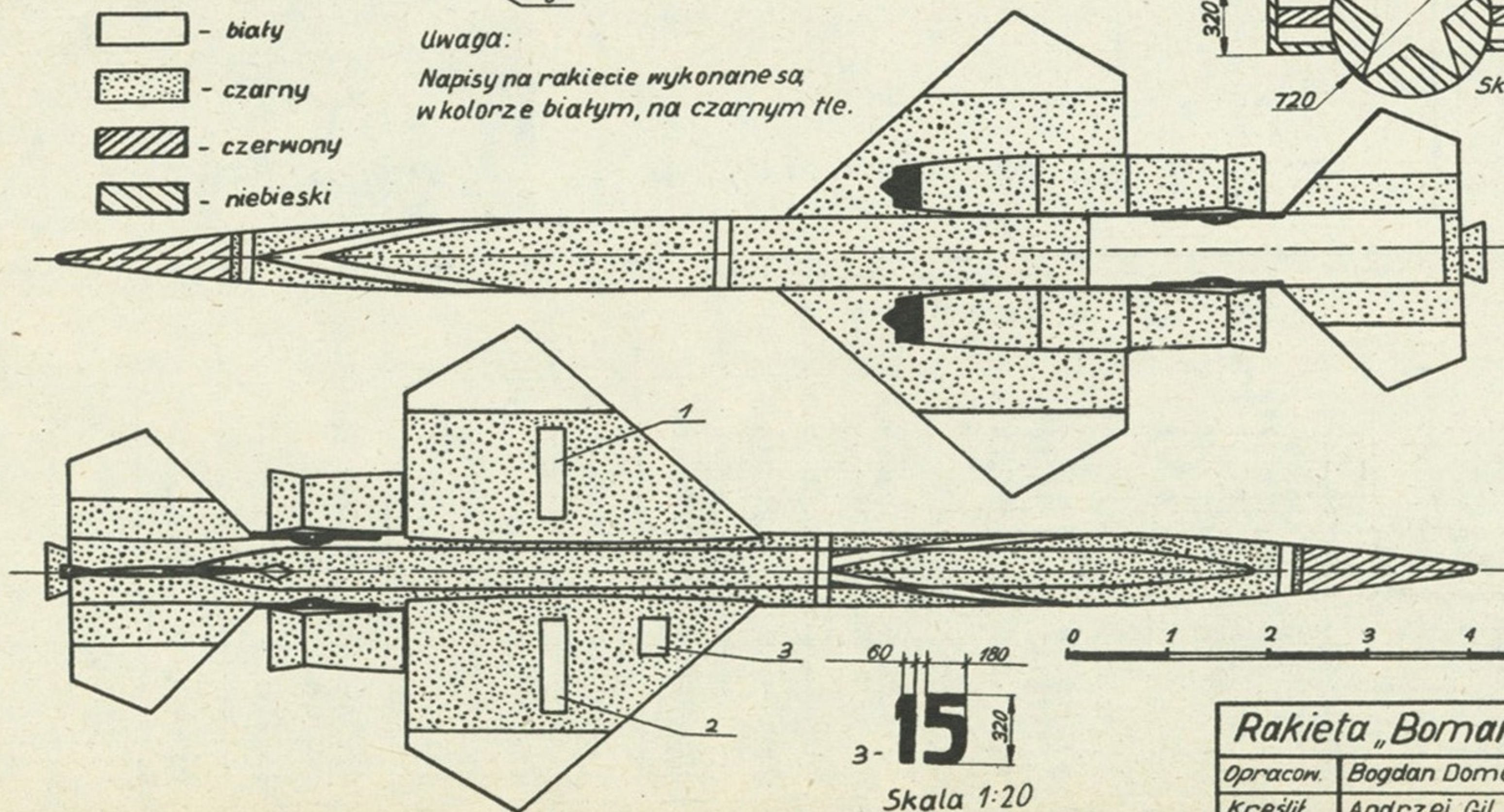
54-3079





- srebrny
- biały
- czarny
- czerwony
- niebieski

Uwaga:
Napisy na rakiecie wykonane są w kolorze białym, na czarnym tle.



3- **15**

Skala 1:20

Rakieta „Bomarc" JM99			
Opracow.	Bogdan Domek	Data	11.11.73 r.
Kreślił	Andrzej Gil	Il. ark.	2.
Podz.	1:50 (1:20); (1:10)	Nr. ark.	1.

„a"

„a" Skala 1:20

0 1 2 3 4 5m

Rakieta „Bomarc" JM99			
Opracował	Bogdan Domek	Data	15.11.73
Kreślił	Andrzej Gil	Il. ark.	2
Podziałka	1:50 (1:20)	Nr. ark.	2



W dniach 28—29 września 1974 r. odbyły się w Warszawie mistrzostwa Polski modeli pływających zdalnie sterowanych w klasie FSR, tj. wyścigu zespołowego. Przybyło na nie 24 zawodników z 9 województw. W tej najbardziej atrakcyjnej pod względem widowiskowym imprezie zabrakło przedstawicieli aż z połowy województw. Dlaczego w takim razie wszyscy ubiegają się o aparatury proporcjonalne, jeżeli nie są one wykorzystywane na imprezach centralnych. Trudno się bowiem tłumaczyć, że budowa modelu do FSR wymaga aż tak wielkiego nakładu pracy.

Zawodnicy startowali po czterech w każdej grupie. Zwyciężał ten, kto wykonał największą liczbę okrążeń wokół trasy długości około 200 m, ustawionej w kształcie litery M. Bezkonkurencyjnym okazał się Marek Michalski z Warszawy, którego model wykonał aż 54 okrążenia w ciągu wyznaczonego limitu czasu, tj. 30 min. Drugim był Waldemar Brzezik, również z Warszawy, legitymujący się 43 okrążeniami, a trzecim Ryszard Sztelle z Poznania z ilością 40 okrążeń.

W rozegranym dodatkowo biegu pocieszenia najlepszym okazał się Stanisław Cichoń z Oświęcimia, mający 35 okrążeń, przed Andrzejem Jachimkiem, również z Oświęcimia, którego model wykonał 31 okrążeń i Józefem Banborem z woj. katowickiego z 23 okrążeniami.

Po zakończeniu oficjalnych startów najlepsi zawodnicy zmierzyli się jeszcze raz w walce o puchar Prezesa Zarządu Stołecznego Ligi Obrony Kraju i Prezesa Polskiego Związku Motorowodnego. Tu także najlepszym okazał się Marek Michalski z Warszawy wykonując 20 okrążeń trasy w 9,5 min. Drugie miejsce i puchar Prezesa PZMW przypadło Wawrzyńcowi Jaszczakowi z Łodzi, a trzecie Markowi Wójcikowi z Warszawy.

W punktacji zespołowej kolejność miejsc była następująca:

1.	Warszawa Stoł.	łącznie	129	okrążeń
2.	Poznań	„	57	„
3.	Łódź	„	39	„
4.	Katowice	„	39	„
5.	Kraków	„	36	„
6.	Bydgoszcz	„	18	„
7.	Gdańsk	„	8	„

Natomiast przedstawiciele Szczecina i Warszawy woj. nie zaliczyli ani jednego okrążenia.

Zawody odbyły się przy pięknej pogodzie, na wspaniałym akwenie Parku Szczęśliwickiego, przy dużej frekwencji publiczności i na pewno długo pozostaną w pamięci uczestników imprezy, podobnie jak i wzorowa organizacja zapewniona przez Zarząd Stołeczny LOK.

J. M.

1

PIERWSZE SAMODZIELNE MISTRZOSTWA FSR

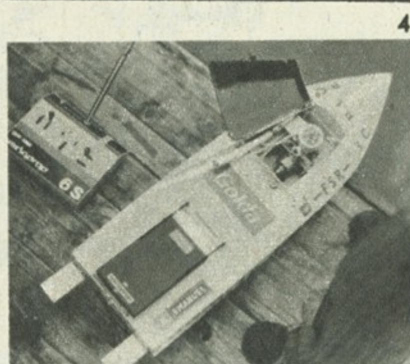
2



3



4



5



1. Marek Wójcik przygotowuje model do startu
2. Trzej najlepsi zawodnicy: od lewej: Marek Michalski z Warszawy, Waldemar Brzezik (junior) i Ryszard Sztelle z Poznania
3. Na starcie Waldemar Brzezik (junior) Warszawa St.
4. Model Waldemara Brzezika widziany z góry
5. Model Marka Michalskiego z Warszawy

XXI Mistrzostwa Polski modeli pływających zdalnie kierowanych klas F1





Fot. L. Dobosz, J. Ziółkowski, J. Marczak

Model Marka Wójcika z Warszawy, zdobywcy trzeciego miejsca w klasie F1V15



Ostatnim akordem sportowego sezonu modelarskiego były XXI mistrzostwa Polski modeli pływających zdalnie kierowanych klas F1, które odbyły się w Krakowie — Nowej Hucie w dniach 12—13 października 1974 r. Na starcie stanęła rekordowa ilość zawodników, bo aż 73 z 92 modelami.

Kierownictwo zawodów w osobach: A. Deręgowskiego, A. Muszyńskiego i M. Sosina oraz komisja sędziowska w składzie: W. Janowski, M. Styś, M. Mamcarz i R. Węgrzyn w pełni wywiązały się ze swych trudnych obowiązków.

Szkoda, że nie odbyła się druga kolejka startów w klasie F1V2,5, głównie ze względu na ulewny deszcz i brak czasu. Czy rzeczywiście musiało zabraknąć tych paru godzin? Jeśli zważyć, że aż 30 modeli (1/3 startujących) nie zaliczyło żadnego wyniku, to odliczając pechowców, mogło być na tych mistrzostwach co najmniej o 20 modeli mniej. Dwadzieścia modeli to jest ok. 3 godzin trwania zawodów! Tych 3 godzin zabrakło.

Druga niepokojąca sprawa, to sprawa poziomu mistrzostw. Uzyskane wyniki wskazywały na słaby poziom imprezy. W niektórych klasach różnica wyniku między pierwszym a ostatnim była aż 5—7-krotna! Zdaniem niektórych impreza bardziej przypominała ogólnopolski trening niż mistrzostwa Polski. Chyba mieli rację.

Czy tak musiało być? Na pewno nie. Istnieją przecież i obowiązują normy na klasy sportowe. Tylko wydaje się, że niektórzy wysyłający zawodników na mistrzostwa, delikatnie mówiąc, zapomnieli o tym. Chyba będzie trzeba to przypomnieć. Być może w drastycznej formie — nie dopuszczając zawodnika do startu. W ten czy inny sposób sprawa musi być rozwiązana tak, aby nie powtórzyła się sytuacja, jaka miała miejsce w Nowej Hucie i chyba nie tylko. O ile mi wiadomo, podobnie było w Kamiennej Górze na mistrzostwach Polski w klasie E i F2 oraz w Warszawie na mistrzostwach Polski w klasie FSR.

Oczywiście, oprócz zjawisk, które nie powinny się powtórzyć, miały miejsce na tych mistrzostwach wydarzenia, które oby powtarzały się jak najczęściej. Pierwsze to uroczyste i oficjalne wręczenie Jerzemu Przybyszowi z Poznania srebrnego medalu GKKFiT „Za wybitne osiągnięcia sportowe". Medal ten przyznał mu Główny Komitet Kultury Fizycznej i Turystyki za wielokrotne zdobycie tytułu mistrza Polski i zdobycie w roku 1974 tytułu mistrza Europy w klasie F5X. Drugie, to ustanowienie nowych rekordów Polski przez Aleksandra Rawskiego z Warszawy w klasie F1E1 wynikiem 28,0 s., Krzysztofa Wiśniewskiego ze Szczecina w klasie F1E500 wynikiem 32,8 s., Stanisława Cichonia z Krakowa w klasie F1V5 wynikiem 30,5 s. i Marka Michalskiego z Warszawy w klasie F1V15 wynikiem 20,4 s.

W walce o tradycyjny już „Puchar Wawelu" zwyciężyła ekipa Krakowa zdobywając 3336 pkt., przed Warszawą — 3074 pkt. i Poznaniem — 2995 pkt.

A oto wyniki uzyskane w poszczególnych klasach:

F1E1

1. A. Rawski	Warszawa St.	28,0 s
2. J. Łukaszuk	Lublin	34,0 s
3. J. Kompf	Poznań	41,0 s

Startowało 18 zawodników

F1E500

1. K. Wiśniewski	Szczecin	32,8 s
2. G. Suwalski	Gdańsk	37,0 s
3. B. Kozik	Kraków	40,0 s

Startowało 20 zawodników

F1V2,5

1. L. Kosmala	Poznań	56,0 s
2. M. Łoza	Lublin	56,0 s
3. St. Radwan	Kraków	64,0 s

Startowało 13 zawodników

F1V2,5s

1. I. Lech	Wrocław	60,0 s
2. A. Tarchała	Kraków	63,0 s
3. J. Naskręcki	Poznań	72,0 s

Startowało 18 zawodników

F1V5

1. St. Cichoń	Kraków	30,5 s
2. J. Bańbor	Katowice	30,8 s
3. J. Cichoń	Kraków	34,0 s

Startowało 11 zawodników.

F1V15

1. M. Michalski	Warszawa St.	20,4 s
2. A. Rawski	Warszawa St.	21,2 s
3. M. Wójcik	Warszawa St.	21,4 s

Startowało 12 zawodników.

I. SCHNITTER

NOWE REKORDY NAWIGA WG STANU NA 19.IX.1974

Klasa	Imię i nazwisko zawodnika	Państwo	Miejsce ustanowienia rekordu	Data	Wynik
			JUNIORZY		
E1-1 kg	Bernd Ricke	NRD	Czeskie Budziejowice	6.8.1973	34,8 s.
F1-V2,5	Lars Schmiedel	Szwecja	Vaxjo	2.6.1974	26,3 s.
B1	Necas Radomir	CSRS	Szombathely	11.8.1974	211,767 km/h
F3-E	Dietmar Pech	RFN	Jevany	1.6.1974	37,0 s.
			SENIORZY		
A1	Reiner Halm	RFN	Mediolan	10.6.1973	165,31 km/h
A2	Georgi Mirow	Bułgaria	Czeskie Budziejowice	7.8.7319	157,895 km/h
A3	Wienczesław Marinow	Bułgaria	„ „	8.8.1973	173,077 km/h
B1	Jean Marie Piednoir	Francja	„ „	6.8.1973	211,767 km/h
F1-1 kg	Rodney Burman	Anglia	„ „	6.8.1973	26,8 s.
F1-E500	Herbert Hofmann	NRD	„ „	9.8.1973	21,9 s.
F1-V2,5	Tomas Olson	Szwecja	„ „	9.8.1973	18,8 s.
F1-V5	Peter Billes	Austria	Brunn	2.6.1973	19,6 s.
F1-V15	Gieorgi Merlotti	Włochy	Czeskie Budziejowice	9.8.1973	15,1 s.
F3-E	Herbert Hofmann	NRD	Kapuvar	18.8.1974	142,8 pkt. 35,4 s.
F3-V	Josef Abraham	Węgry	Kapuvar	18.8.1974	143,6 pkt. 31,7 s.

POLONICA

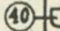
Wydawany w ZSRR w olbrzymim nakładzie 400 000 egz. miesięcznik MODELIST-KONSTRUKTOR zamieścił w nr. 3/1974 plan i zdjęcie naszego samolotu PZL-105 WILGA-35, poświęcając temu tematowi aż 5 stron.

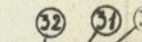
• • •

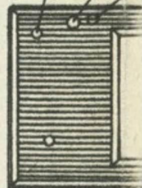
Miesięcznik lotniczy NRD FLIEGER REVUE zamieścił na okładce nr 8/1974 całostronicowy kolorowy rysunek kabiny polskiego szybowca SZD-9 BOCIAN wraz z opisem wyposażenia. Jest to cenny materiał dla budujących wierne kopie modeli szybowców.

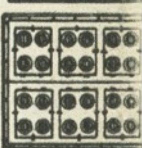

7


9


40


32
31

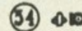







12

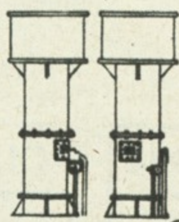

12


34


34


29


28



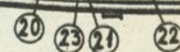

13

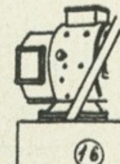

18


20

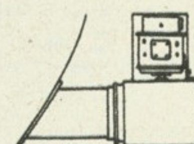


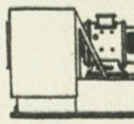

15

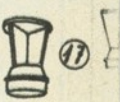

20
23
21
22

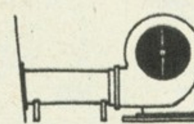



16






17



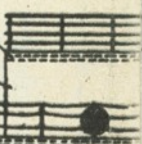

15

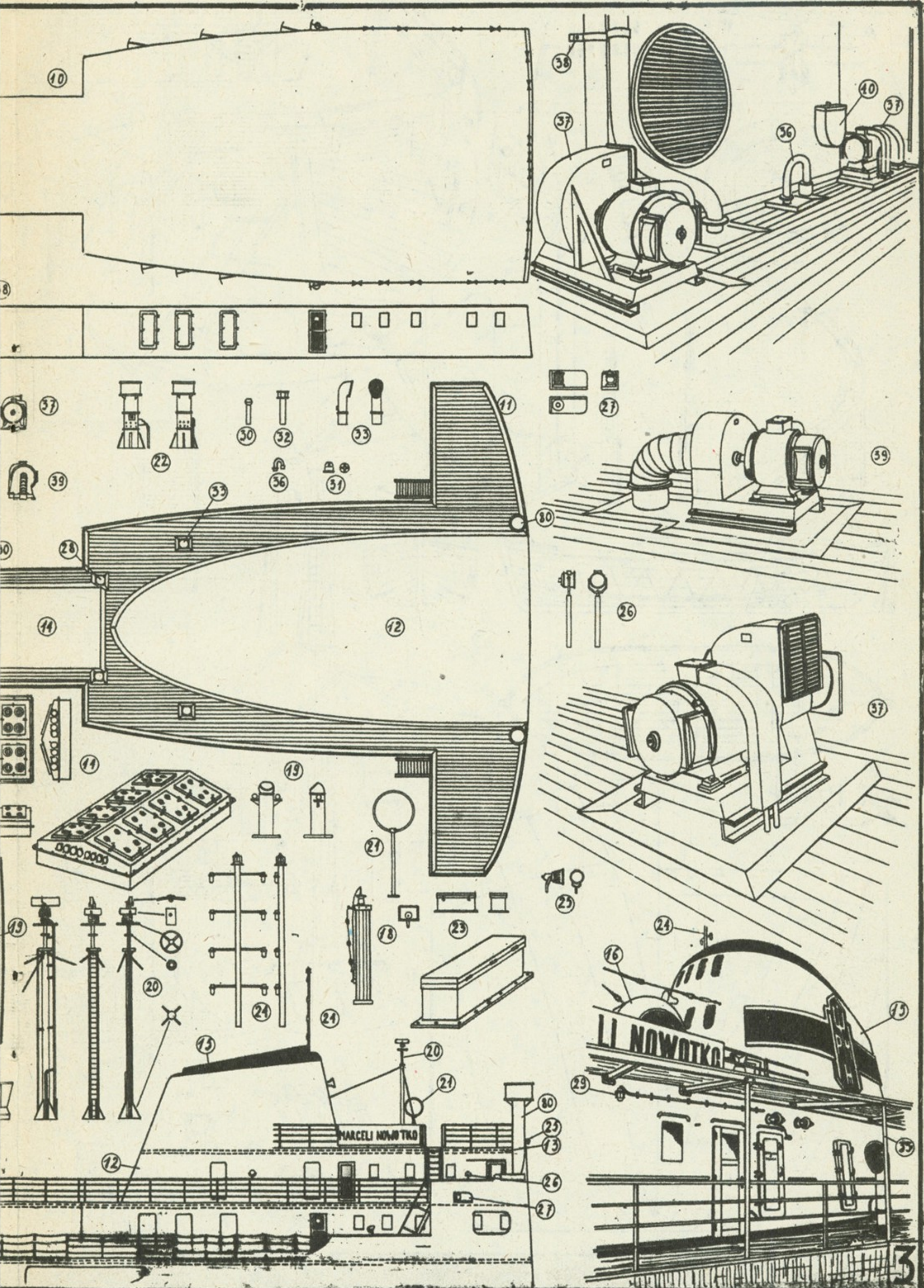

25

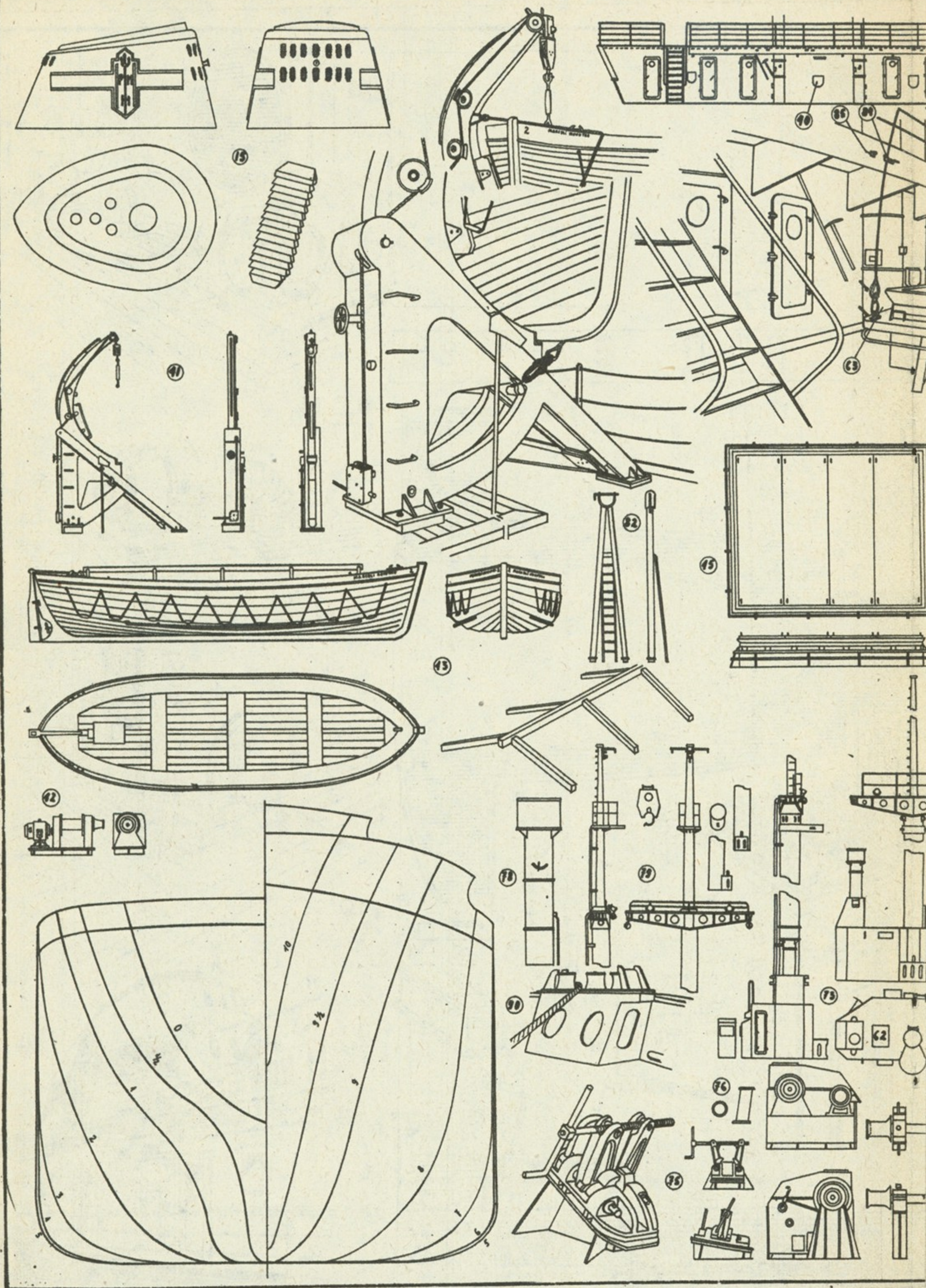

11

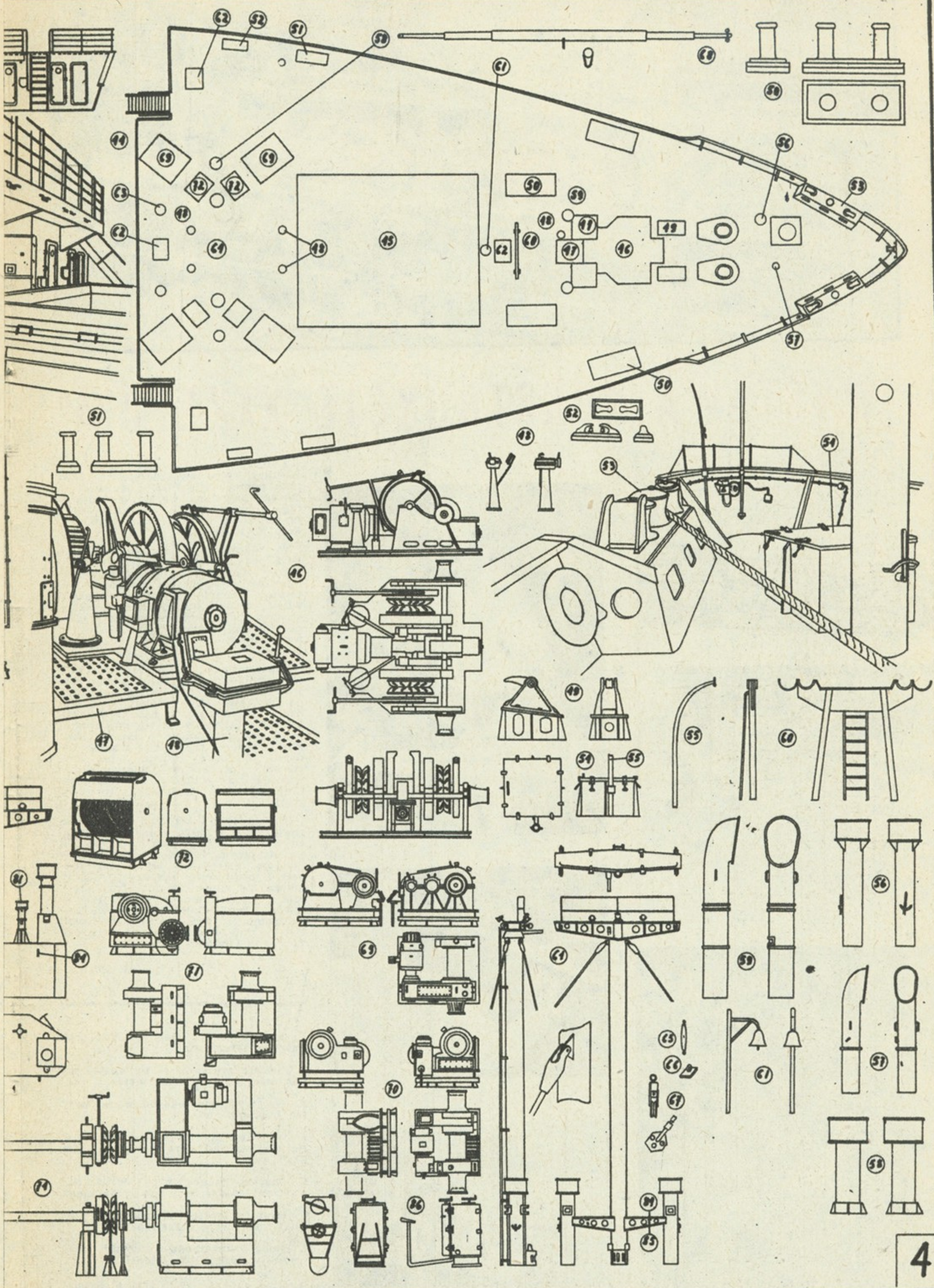

10

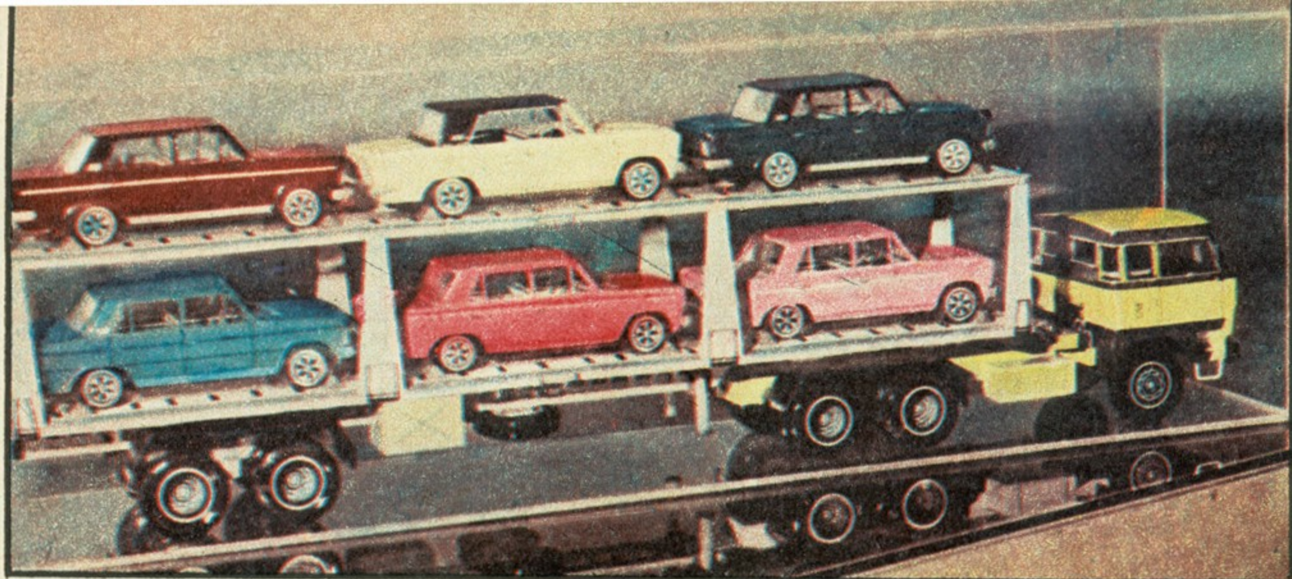

9




MARCELI NOWOTKO
LI NOWOTKO
3

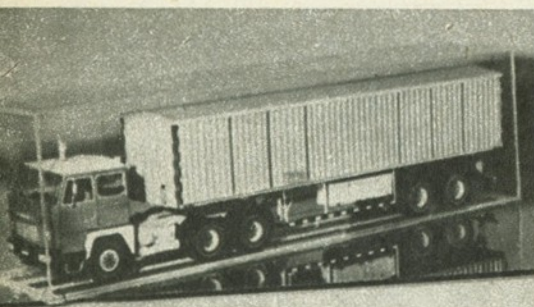



4

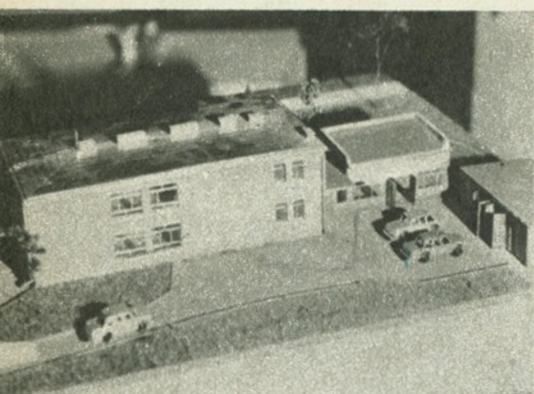


WYSTAWA „KONSTRUKCJE XXX-LECIA"

2



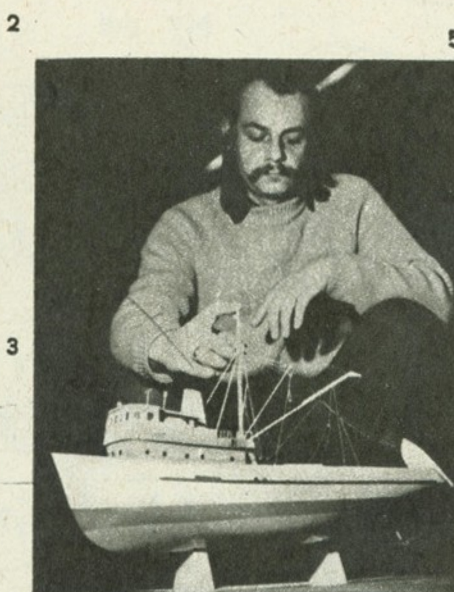
3



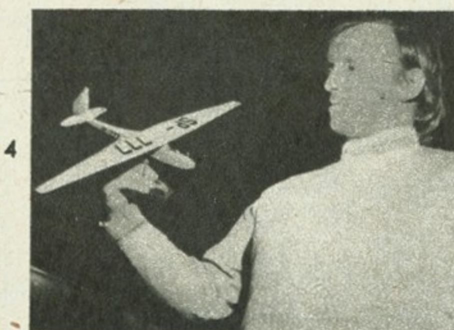
4



5



6



7



Z inicjatywy Dzielnicowego Domu Kultury Wrocław-Śródmieście oraz przy pomocy ZW LOK i Kuratorium Okręgu Szkolnego we Wrocławiu została zorganizowana w październiku br. wystawa zatytułowana „Konstrukcje XXX-lecia".

W olbrzymiej sali widowiskowej DDK we Wrocławiu, przy ul. Kosynierów Gdyńskich 59, zgromadzono mnóstwo przeróżnych modeli: samochodów, samolotów, statków, budowli, jachtów itp. jednostek skonstruowanych w minionym 30-leciu przez polskich inżynierów i wykonanych przez polskich robotników.

Powitała nas Janina Bernard, która pełniła funkcję informatora wystawy. Według jej relacji — ruch na wystawie był ożywiony. Zwiedzała ją młodzież, dzieci, dorośli. Młodzież interesowała się najbardziej modelami samolotów i dużych statków, starsi — budowlami i samochodami. Wystawę zwiedziły też wycieczki: studentów wietnamskich, uczniów z Naukowych Zakładów Lotniczych we Wrocławiu, turystów z NRD.

Przeglądając księgi pamiątkowe znajdziemy w nich uwagi świadczące o tym, iż wystawa podobała się zwiedzającym, którzy chwalili inicjatywę, estetyczne wykonanie modeli i urządzenie ekspozycji. Za to należą się słowa uznania bezpośrednim wykonawcom wystawy Bogusławowi Bernardowi, Marianowi Radeckiemu i Ryszardowi Szererowi. Dzięki nim wystawę możemy uznać za udaną i bardzo pożyteczną.

S. SMOLIS

1. Modele te są dziełem Tadeusza Sawy z Wrocławia

2. Pięknie prezentował się model samochodu Jelcz kontenerowiec

3. Na wystawie eksponowane były też makiety budowli

4. Współinicjator wystawy Bogusław Bernard z modelem samolotu „Iskra"

5. Marian Bancklun z Wrocławia wykonał model trawlera rybackiego

6. Ryszard Szerer z modelem polskiego szybowca „Jastrząb"

7. Model samochodu-wywrotki interesował szczególnie młodzież

Fot. S. Smolis

Z KRAJU I ZE ŚWIATA

Ważna wiadomość dla modelarzy okrętowych. Prezydium NAVIGA ponownie rozpatrywało sprawę przywrócenia klasy F2-C tj. modeli redukcyjnych pływających, statków i okrętów zdalnie sterowanych falami radiowymi o długości od 1500 do 2500 mm. W umotywowaniu wymienia się, że modele o długości powyżej 1500 mm, wymagające największego wkładu pracy, nie miały równych szans startując z modelami mniejszymi, które są zwrotniejsze i łatwiejsze do kierowania.

• • •

Najwięcej miejsca mistrzostwom świata modeli latających na uwięzi, RC i mikromodeli FAI-74 poświęcił brytyjski miesięcznik AERO MODELLER. W nr 10/1974 przeznaczył na ten cel aż 9 stron, na których, oprócz tekstu i tabel, zamieścił łącznie 47 zdjęć. Na wielu z nich przedstawiono członków polskiej ekipy lub ich modele.

• • •

W radzieckim miesięczniku MODELIST-KONSTRUKTOR nr 4/1974 opublikowano plany modelarskie największego statku świata z urządzeniami do obserwacji ruchu pojazdów międzyplanetarnych oraz łączności z satelitami. Statek nosi nazwisko zdobywcy kosmosu: KOSMONAUT JURIJ GAGARIN.

• • •

Inż. Leonid Aldosin z Kazachskiego Instytutu Lotniczego — ZSRR, ustanowił w bieżącym roku nowy światowy rekord. Jego radiem sterowany szybowiec pokonał odległość 503 km, która jest lepsza o 45 km od dotychczasowego rekordu światowego należącego do Amerykanina Marka Smitha.

Polski Fiat 132p





W nrze 6/74 „Modelarza" przedstawiliśmy plany polskiego Fiata 127p. Kontynuując ten cykl pragniemy przedstawić obecnie drugi model, którego produkcję rozpoczęto równolegle z modelem 127p, a mianowicie Polskiego Fiata 132p.

Samochód ten stanowi rozwinięcie konstrukcyjne modelu 125 (oczywiście włoskiego Fiata 125, a nie polskiego, gdyż oba te pojazdy różnią się w dość istotny sposób). W Fiacie 132p stosowany jest silnik o dwóch wałkach rozrządczych w głowicy napędzanych za pomocą paska zębatego. Podparty na 5 łożyskach wał korbowy oraz wyższy stopień sprężania umożliwiają uzyskiwanie większej mocy. Fiat 132p produkowany jest w dwóch wersjach pojemnościowych 1600 i 1800. Polski Fiat 132p ma klasyczny układ napędowy tzn. silnik z przodu, następnie 4-biegowa skrzynka przekładniowa, dwudzielny wał napędowy i tylny sztywny most zawieszony na sprężynach śrubowych i prowadzony przez drążki reakcyjne. Wyeliminowano resory, które spotykamy w modelu 125 i 125p.

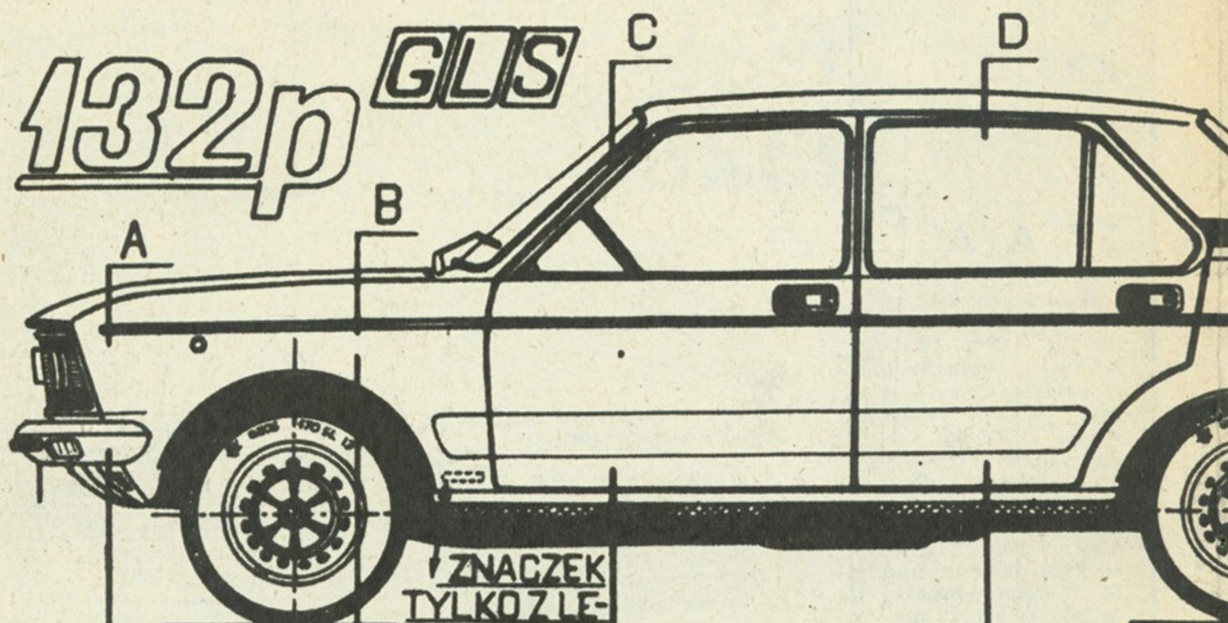
Nadwozie o giętych szybach bocznych i wypukłych bokach, ukształtowane zostało z myślą o jak największej odporności na zderzenia. Kabina pasażerska jest bardzo sztywna, natomiast przednia i tylna część nadwozia stosunkowo łatwo odkształca się pochłaniając w ten sposób energię. Polski Fiat 132p wyposażony jest w dwuobwodowy system hamulcowy na wszystkie koła.

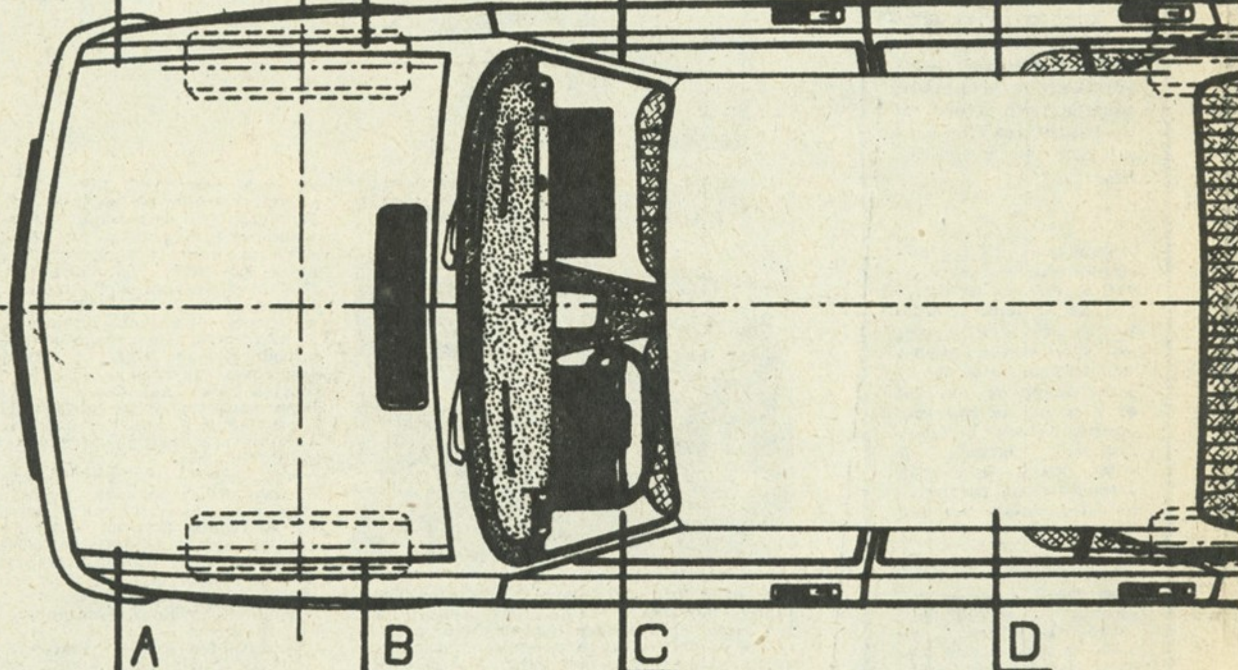
Początkowo Polskie Fiaty 132p dostarczane były z silnikiem o poj. 1600 ccm. Była to wersja standard.

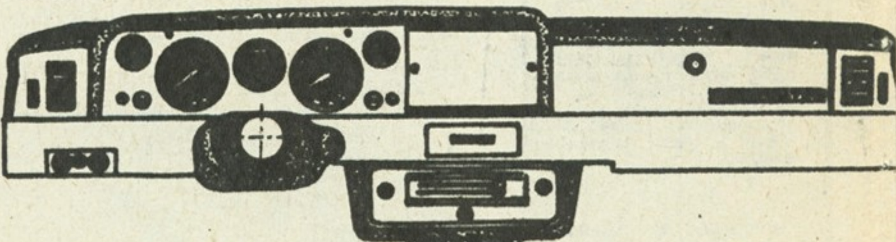
cdn.

JERZY MACIEJEWSKI

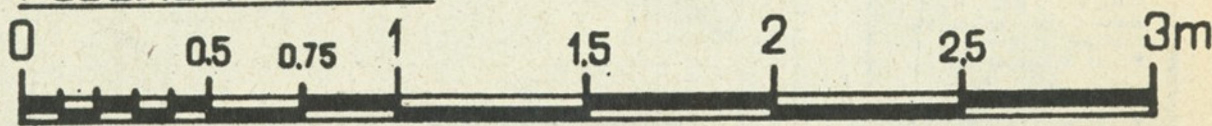


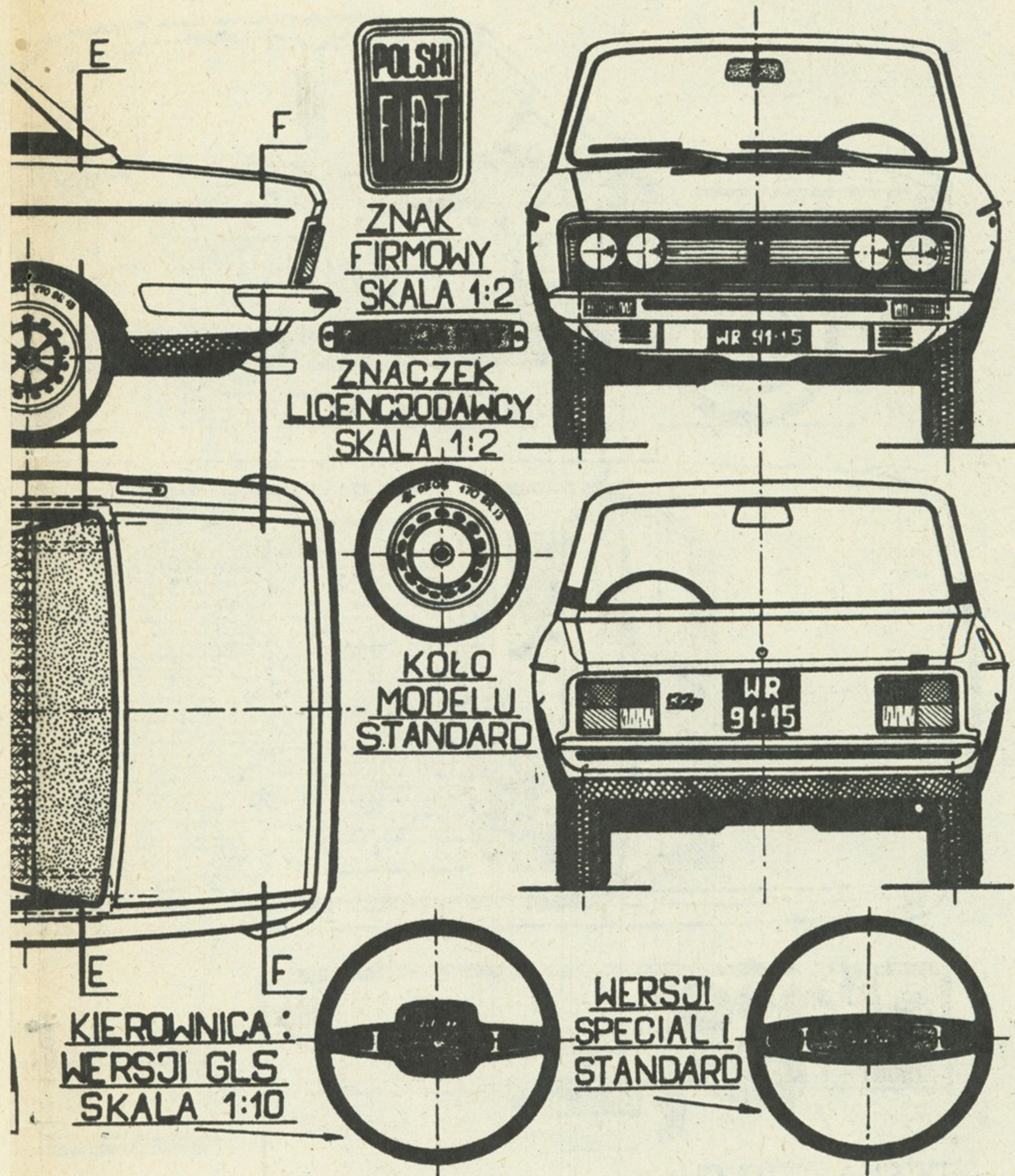




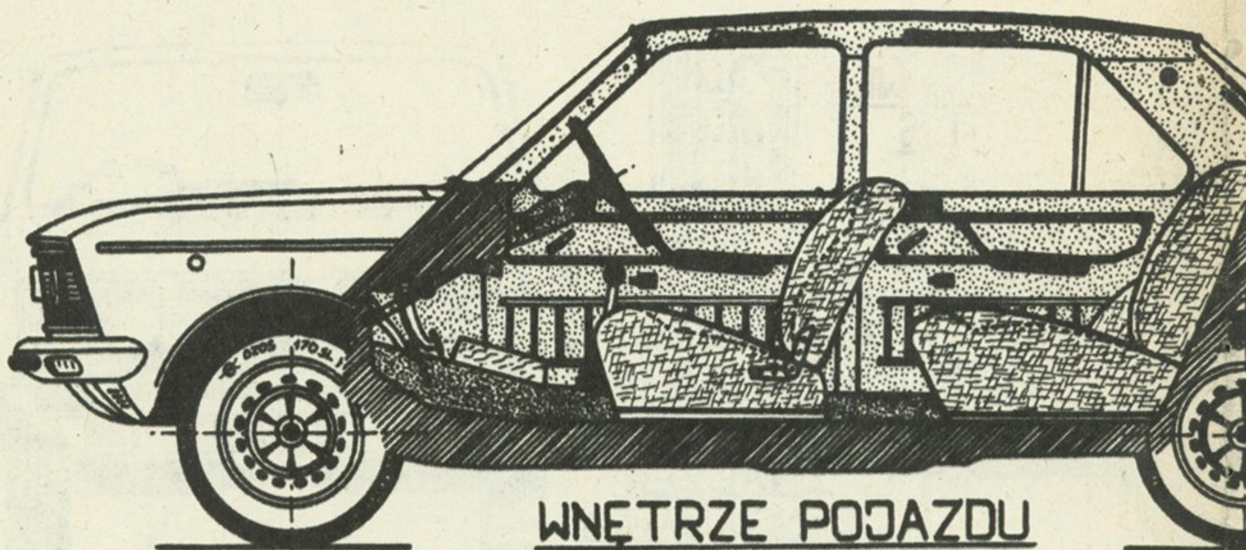


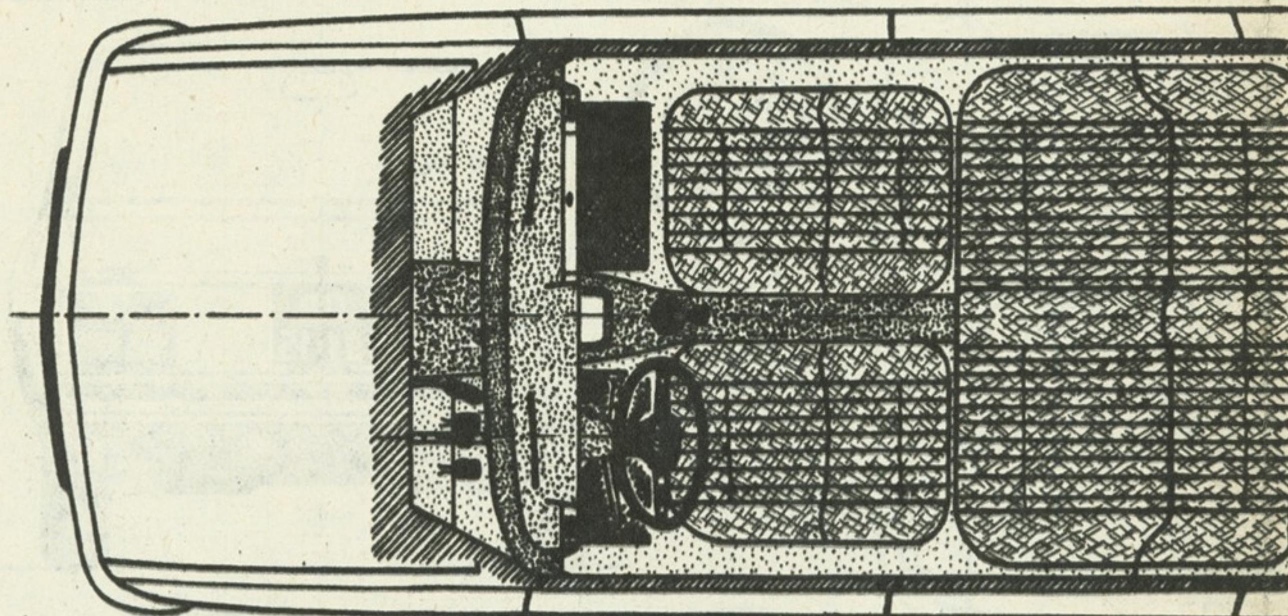
DESKA CZO-
-ŁOWA WERSJI
GLS SKALA 1:10

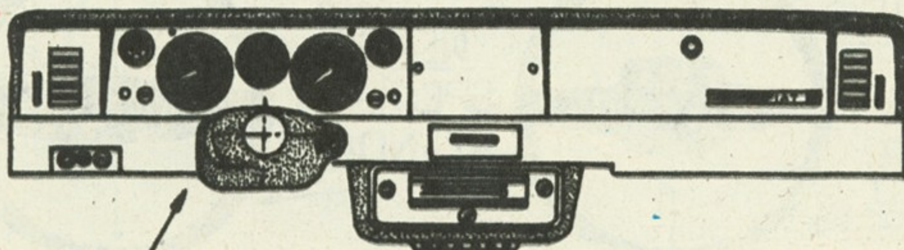




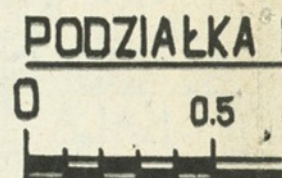
J.M. LIPIEC 1974 WARSZAWA 02-922	POLSKI FIAT 132 P	OPR. J. MACIEJEWSKI
		KREŚLIŁ —"—
SKALA 1:20	RZUTY I DETALE	NR.RYS. 3
		NR.ARK. 2







DESKA CZOŁOWA
WERSJI SPECIAL
SKALA 1:10





ZESTAW WS
WERSJI S
SKALA

LISTWY BOCZNE TYLKO W WERSJI GLS

D-D

C-C

E-E

B-B

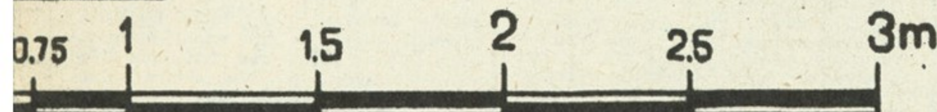
F-F

A-A

WIDOK KLAMKI

WIDOK PRZODU NADWOZIA WERSJI SPECIAL I STAND.

LINIOWA



KAŹNIKÓW
TANDARD
1:10

	POLSKI FIAT 132 P	OPR. J. MACIEJEWSKI
		KREŚLIŁ —"—
SKALA 1:20	RZUTY WNĘTRZA I PRZEKROJE	NR. RYS. 3
		NR. ARK. 3

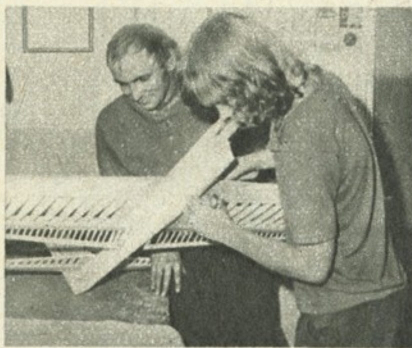


Ludzie modelarstwa

NAJAKTYWNIEJSZY INSTRUKTOR 1974 r. — JAN STOLAREK (KĘDZIERZYN)

Znają go dobrze zawodnicy, którzy startowali na tegorocznych imprezach centralnych. Przekorny, ze względu na swój wybuchowy charakter nie zawsze tolerowany przez innych, a przy tym pełen zapału i ambicji. Uznany został za najaktywniejszego instruktora 1974 r.

Zarówno on sam, jak i jego wychowankowie z modelarni Zakładowego Domu Kultury CHEMIK w Kędzierzynie byli na większości mistrzostw Polski i zawodów ogólnopolskich. I to nie tylko w jednej dyscyplinie. Niektórzy zastanawiali się nawet, czy w województwie opolskim nie ma innych dobrze pracujących modelarni, że na imprezy centralne jadą ciągle członkowie jednej modelarni z Kędzierzyna? Oni to zdobyli I miejsce zespołowe na centralnych zawodach modeli latających na uwięzi LOK w Skawinie, II na ogólnopolskich zawodach modeli latających LOK w Łodzi, III na ogólnopolskich zawodach modeli rakiet LOK w Pińczowie, IV na mistrzostwach Polski samochodów prędkościowych w Grudziądzu, VII na centralnych zawodach modeli swobodnie latających LOK w Białymstoku.



Jan Stolarek ze swoim wychowankiem Jerzym Nestorowiczem w modelarni ZDK „Chemik" w Kędzierzynie



Z modelarni ZDK „Chemik" w Kędzierzynie wywodzi się dwukrotny mistrz Polski w klasie juniorów Zygmunt Kupka, którego widzimy z modelem samolotu „Jak 18"

fot. B. Rogowski (2), S. Smolis (1)



Jan Stolarek z (od lewej): T. Sąsiadkiem, W. Motylem, St. Krzusiem i Z. Kupką po odniesionym zwycięstwie na centralnych zawodach w Skawinie

Poza tym startowali, uzyskując dobre wyniki indywidualne i zespołowe, z modelami redukcyjnymi pływającymi w Kamiennej Górze oraz z modelami pływającymi zdalnie sterowanymi w Krakowie.

Wywołuje to podziw, że w jednej modelarni można wychować tylu dobrych modelarzy i to w różnych dyscyplinach.

Jan Stolarek dwoi się i troi w czasie wszystkich zawodów. Występuje w roli instruktora, trenera, mechanika, pomocnika i troskliwego opiekuna swoich podopiecznych.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że Jan Stolarek nie jest etatowym instruktorem modelarstwa. Pracuje w Zakładach Azotowych w Kędzierzynie na stanowisku dyżurnego ślusarza, przy produkcji kwasu stężonego. Pracę w modelarni traktuje jako swoje hobby.

Jego uniwersalna modelarnia, w której prowadzone są wszystkie dyscypliny modelarstwa, nie ma zbyt dużych tradycji, gdyż rozpoczęła pracę dopiero w 1965 r. Dzięki aktywności i ambicji swego instruktora, szybko weszła do czołówki wojewódzkiej, a ostatnio również do krajowej.

Ciekawa jest kariera modelarska Jana Stolarka. Zaczynał jako modelarz lotniczy, budując modele szybowców. Stopień instruktora klasy III uzyskał w 1965 r., a klasy II w 1970 r. Jako zawodnik nigdy nie osiągał najlepszych rezultatów, a jednak potrafił wyrobić ambicje sportowe u swych podopiecznych.

Spod jego ręki wyszło wielu, których nazwiska często goszczą na łamach „Modelarza", jak Zygmunt Kupka, Jerzy Janicki, Stanisław Krzuś, Antoni Trzciński. Do sierpnia 1974 r. trzynastu jego wychowanków zdobyło licencje APRL. Sam skromnie podkreśla, że duża w tym zasługa kierownika ZDK CHEMIK w Kędzierzynie, którym jest p. Władysław Czaja, również gorący propagator i protektor politechnicznego wychowania młodzieży.

Oprócz pracy zawodowej i wychowawczej Jan Stolarek znajduje jeszcze czas na pracę społeczną. Od 1970 r. jest członkiem Wojewódzkiej Komisji Modelarstwa LOK w Opolu, członkiem Zarządu Powiatowego LOK w Koźlu, pełni społeczną funkcję pełnomocnika modelarstwa na powiat kozielski, a przy tym jest aktywnym współorganizatorem corocznych zawodów członków modelarni Związku Zawodowego Chemików. Przy tym mężem i ojcem dwojga dzieci, 5-letniej Doroty i 4-letniego Piotrusia, który już teraz przejawia zainteresowania modelarskie. Ambicją taty jest, by wyrósł z niego w przyszłości mistrz Polski w modelarstwie lotniczym i okrętowym.

Groźnym konkurentem Jana Stolarka jest Jan Rzepczyk prowadzący również modelarnię uniwersalną w Zawadzkiem, w której budowane są wszystkie rodzaje modeli, oraz Wiktor Babula z Raciborza, koncentrujący swoją uwagę na modelarstwie lotniczym i okrętowym. Jan Stolarek uważa, że to bardzo dobrze, że ma w pobliżu tak groźnych rywali, gdyż to pobudza go do tym większych starań o swoją pracownię i pozwala na podsycanie ambicji sportowych wszystkich jej członków.

Trzeba przyznać, że żaden instruktor nie może w br. dorównać Janowi Stolarkowi pod względem udziału w licznych imprezach centralnych, jak również w zdobyciu tylu tytułów i punktowanych miejsc w tak wielu dyscyplinach. Użyty przez nas tytuł ma więc pełne uzasadnienie. Nie mamy innej możliwości wyrażenia swego uznania dla Jego aktywnej i pełnej sukcesów pracy. Niech więc nagrodą będą słowa uznania i życzenia dalszych osiągnięć wychowawczych, sportowych i organizacyjnych.

Tym, którzy nie znają tego wzorowego instruktora osobiście, przedstawiamy go na załączonych zdjęciach. Potwierdzają one uniwersalne zainteresowania Jana Stolarka i stanowią dowód, jak bliskim mu jest modelarstwo lotnicze, kołowe, okrętowe i rakietowe. Naszym życzeniem jest, aby takich instruktorów było jak najwięcej.

JAN MARCZAK

Nasza BIBLIOTECZKA

PODWODNA BROŃ DYWERSYJNA

Z przyjemnością pragniemy poinformować Czytelników, że nasz kolega redakcyjny, Stefan Smolis znów napisał książkę dla młodych czytelników pt. „Podwodna broń dywersyjna", która wydana została przez Wydawnictwo MON w popularnej serii BWT „Sowa".

Autor nakreślił rys historyczny podwodnej broni dywersyjnej, jak również omówił konstrukcje powstałe podczas I i II wojny światowej oraz zapoznał czytelnika ze współczesną myślą konstrukcyjną dążącą do stworzenia broni doby atomowej.

W książce znajdziemy wiele ciekawych informacji o podwodnej broni dywersyjnej z XVIII wieku, jak o okręcie ręcznie napędzanym zbudowanym przez Amerykanina Bushnella, czy też okręcie podwodnym „Nautille" z początków XIX wieku zbudowanym przez R. Fultona. Są w niej też rysunki i opisy podwodnych środków dywersyjnych konstruowanych w carskiej Rosji.

Z pewnością zainteresują Czytelnika opisy „żywych torped" używanych podczas drugiej wojny światowej — włoskich SCL „Maiale", japońskich „Kaiten I" czy niemieckich „Moloch" lub „Marder".

Ciekawy jest rozdział o liliputcich okrętach podwodnych używanych przez Japończyków, Włochów, Anglików i Niemców, okrętach samobójczych, które miały odegrać dużą rolę w bitwach morskich.

Jest też rozdział o samobójcach, którzy z przytwierdzonymi do ciała ładunkami wybuchowymi atakowali nieprzyjacielskie statki i okręty.

Czytelnik znajdzie w książce opis konstrukcji współczesnych środków bojowych przewidywanych do podwodnej dywersji np. latającego podwodnego okrętu konstrukcji amerykańskiej, okrętu podwodnego USA, który zdolny jest do odpalania torped na głębokości 1200 m i innych ciekawych okrętów głębinowych. Całość jest bogato ilustrowana zdjęciami i rysunkami.

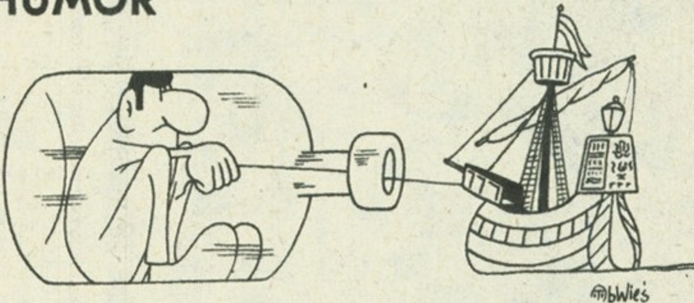
Książka na pewno zainteresuje wielu naszych Czytelników zajmujących się tematyką wojenno-morską.

Stefan Smolis. Podwodna broń dywersyjna. Wydawnictwo MON. 1974 r. Format A5, str. 156. Nakład 5300 egz. Cena 14 zł.

„MODELARZ" POMAGA

Kol. Marek Gliński — ul. Jaracza 6 m. 25a, 00-378 Warszawa, poszukuje nr 7—8/73, 3, 6, 7/72, 5, 6/70, 2, 7, 8, 12/68, 7, 8/66, 10/66 „Małego Modelarza", proponując w zamian zestaw kolejki TT. * **Marian Doskocz — ul. Grochowa 32 m. 9, 53-424 Wrocław**, za dobrą lornetkę i plany modelarskie okrętów i samolotów odstąpi: roczniki 1957—1974 „Modelarza", czeskie i niemieckie czasopisma modelarskie, „Małe Modelarze" oraz części modelarskie. * **Jacek Adamczyk — ul. Mieszka 1 bl. 8 m. 24, 32-500 Chrzanów**, za nr 31 i 58 „Planów Modelarskich" („Wodnik" i okręty podwodne) chciałby otrzymać rysunki modelarskie jachtu „Polonez". * **Robert Bury — ul. Raszyńska 3 m. 3a, 02-026 Warszawa**, poszukuje pilnie następujących numerów „Modelarza": 8/55, 1, 5/56, 1, 3, 12/57, 1, 2, 3, 5, 6, 9, 10, 11, 12/58, 3, 4, 10/59, 1, 3, 5/60, 6, 7, 9, 10, 11, 12/61, 1, 2, 9, 10, 11/62, 6, 7/63, 3, 4, 6, 7, 10/66, 12/67, 9/70, 1/71. * **Janusz Weber — ul. Dytrycha 10 m. 3, 40-317 Katowice**, posiada do odstąpienia: około 70 numerów „Małego Modelarza" z lat 1965—1974, lokomotywę, elektrowóz kopalniany i 15 wagonów towarowych wraz z pewną ilością torów firmy „Pico" rozmiar HO, około 120 modeli firmy „Roco" od nr 106 do nr 242 (samochody, wozy bojowe, działa itp.) w rozmiarze HO, 40 modeli firm NRD w skalach HO — samochody, cysterny, wozy bojowe itp. W zamian za wymienione akcesoria chciałby otrzymać numery angielskich czasopism „Airfix Magazine", „Scale Models", „Military modeli", „Profile Publikations" z monografiami dotyczącymi samolotów II wojny światowej lub modele samolotów i sprzętu wojennego firm „Airfix", „Revell", „Heller" itp. w skalach: HO, OO lub 1:72. * **Henryk Grabowiecki — ul. Genewska 10 m. 8, 03-940 Warszawa**, chciałby w drodze korespondencji z innymi modelarzami wymienić egzemplarze „Małego Modelarza" z lat 1958—1967. * **Aleksander Warski — ul. Żukowa 14a m. 1, 78-400 Szczecinek**, posiada do odstąpienia: nr 10, 35, 39, 44, 46, 48 „Planów Modelarskich", roczniki „Modelarza" z lat 1969—1973, roczniki „Małego Modelarza" z lat 1967—1973, roczniki „Morza" z lat 1971—1973, wycinanki niemieckiego wydawnictwa „Junge-Welt", książkę Z. Dutkiewicza pt. „ABC modelarstwa samochodowego". * **Jerzy Macura — ul. Buczka 49, 43-400 Cieszyn**, odda zainteresowanym modelarzom: książki: „Miniaturowe lotnictwo" cz. I i II, „Informator małej techniki", „Radiomodele — zasady projektowania i konstrukcji", luźne numery „Modelarza", „Małego Modelarza" i „Skrzydlatej Polski". * **Władysław Majcherczyk — 32-541 Trzebinia-Siersza 3, Gaj bl. 20 m. 15, pow. Chrzanów**, posiada 4 modele plastykowe okrętów wojennych firmy Revell i Heller (lotniskowiec „Ranger", pancerniki „Iova" i „Dunkerque", krążownik „Colbert"), które chętnie wymieni na modele plastykowe samolotów bombowych z okresu II wojny światowej (skala 1:72). * **Henryk Ciuśniak, ul. 1 Maja 91 m. 13, 40-230 Katowice**, odstąpi zainteresowanym silniki OS MAX 15-III, Zeiss Jena 2,5 cm³ i MK-16. * **Ireneusz Kurzyński — ul. Dąbrowszczaków 8a m. 10, 80-373 Gdańsk**, wymieni roczniki „Modelarza", „Morza", luźne numery „Małego Modelarza", „Modelist-Konstruktora", książkę „Mikromodele" i „Radiomodele" — na modele samolotów plastykowych i farby Humbrol. * **Kazimierz Grochocki — ul. Kraszewskiego 23a m. 61, 15-024 Białystok**, poszukuje części zamiennych do silnika Jena 2,5 cm³, Wietierok 1,5 cm³, Jena 1 cm³. W zamian odstąpi: silnik Allag X-3 2,5 cm³, MK-16 1,5 cm³ oraz części do silnika Jena 2 cm³ i MK-12B 2,5 cm³, wiele części radiowych. * **Sławomir Jachowicz — ul. Rymanowskiego 13 m. 10, 93-526 Łódź**, za modele samolotów plastykowych w skali 1:72 odstąpi: modele firmy „Revell": „Spitfire MkII", „Hawker Hurricane", „PZL P11c"; modele samochodów: „Landanelt Dixi 1909", „Tatra 1899", „Alfa Romeo Coupe-33", papierowe modele samochodów i samolotów, luźne numery „Małego Modelarza" i wiele książek o tematyce modelarskiej. *

HUMOR



CZASOPISMO ZALECONE DLA BIBLIOTEK SZKÓŁ LICEALNYCH PISMEM MINISTERSTWA OŚWIATY NR PO/3-3081/57 Z DN. 21 MARCA 1957 R.

WYDAJE ZARZĄD GŁÓWNY LIGI OBRONY KRAJU

Redaguje kolegium w składzie: Jadwiga CZAPLICKA (red. techn.), Bogdan GABRYSIAK, Jan MARCZAK, Marian ROZWENC, Stefan SMOLIS (sekretarz redakcji), Bogusław SPUNDA, Wojciech SZANTER, Bożena TEPLI (oprac. graficzne), Bohdan WĘGRZYN, Zenon ZATORSKI (redaktor naczelny). Adres redakcji: 00-791 Warszawa, ul. Chocimska 14, tel. 45-12-31 wewn. 62. Instytucje i zakłady pracy mające siedzibę w miastach wojewódzkich i powiatowych zamawiają i opłacają prenumeratę wyłącznie w miejscowych Oddziałach i Delegaturach RSW „Prasa — Książka — Ruch" w terminie do 25 listopada na rok następny. Instytucje i zakłady pracy z siedzibą w miejscowościach, gdzie nie ma Oddziałów i Delegatur RSW „Prasa — Książka — Ruch", jak również prenumeratorzy indywidualni, opłacają prenumeratę tylko we właściwych dla doręczeń pocztowych placówkach pocztowo-telekomunikacyjnych lub u doręczycieli — w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Cena prenumeraty: kwartalnie — zł 13,50, półrocznie — zł 27, rocznie — zł 54. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę, która jest droższa o 40% od prenumeraty krajowej, przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych w Warszawie, ul. Wronia 23. konto PKO nr 1-6-100024. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Druk. Wojsk. Zakł. Graf. W-wa. Zam. 3992. Nakład 60 000 egz. W-63.

INDEKS 36724.

WEDŁUG „MODELARZA"

Francuski modelarz Pierre Corgnet zbudował według rysunków z „Modelarza" model angielskiej fregaty HMS „Grenville". Na zdjęciu P. Corgnet i R. Pellesin przy modelu fregaty.

MODEL WOZU TERENOWEGO

Wśród licznych modeli eksponowanych na wystawie w DDK Śródmieście we Wrocławiu, przy ul. Kosynierów Gdyńskich 59, uwagę zwiedzających zwracał ze względu na malowanie model wojskowego wozu terenowego, wykonany przez uczniów Szkoły Podstawowej nr 7 w Kłodzku. Zdjęcie modelu zamieszczamy obok.

Fot. S. Smoliś

WICEMISTRZ ŚWIATA

W Hradec Kralove — CSRS, gdzie w br odbyły się mistrzostwa świata modeli na uwięzi, w klasie modeli akrobacyjnych sukcesy odnieśli Amerykanie zdobywając dwa pierwsze i szóste miejsca.
Na zdjęciu: model wicemistrza świata W. Wargi.

FOT. W. SALACH

CESSNA AIRMASTER

Tym razem jako mikromodel z napędem gumowym. Wykonał go John Blankenship z USA. To ciekawe ujęcie reprodukujemy z miesięcznika FLYING MODELS nr 10/1973.

„LOKOMOTION"

W Zasadniczej Szkole Zawodowej przy Oddziale Trakcji w Jeleniej Górze buduje się wiele modeli taboru kolejowego współczesnego i historycznego. Na zdjęciu parowóz „Lokomotion" Stephensona z 1825 roku wykonany przez uczniów szkoły.

Fot. A. Susicki